

# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

ÉVNEGYEDES FOLYÓIRAT

A NEMZETGAZDASÁG, PÉNZÜGY ÉS STATISZTIKA KÖRÉBŐL.

ÚJ FOLYAM.

A M. TUD. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI  
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGÁNAK MEGHAGYÁSÁBÓL

SZERKESZTI

GYÖRGY ENDRE.

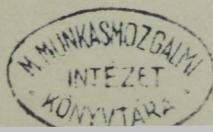
III. ÉVFOLYAM.

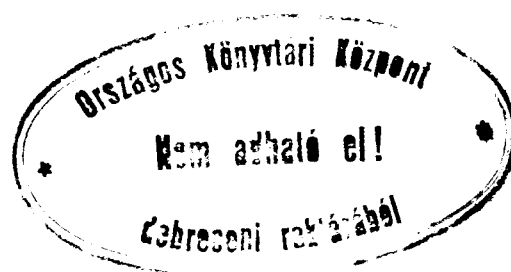


BUDAPEST, 1879.

KNOLL KÁROLY, AKADÉMIAI KÖNYVTÁRS.

(AKADÉMIA-ÉPÜLET.)







## Az 1879. harmadik évfolyamnak tartalomjegyzéke.

### Az I. (január—márczius) füzetnek tartalma:

- I. A telepítések mai fontossága s vizsgálódás sikerülésök feltételei körül. *Galgóczy Károlytól.*
  - II. A gazdasági szabadság érvényesülése Angliában. *Dr. Weisz Bélától.*
  - III. Az országos magyar gazdasági egyesület megalakulásának ötvenedik évfordulója. *Gróf Széchényi Páltól.*
  - IV. A szucsavai vagy tölgyesi vasuti csatlakozás kérdése. *Thaly Emiltől.*
  - V. Házi iparunk jelen helyzete. *Kubinyi Lajostól.*
  - VI. A magyar tudom. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános értekezlete.
  - VII. Vegyesek. — Az italmérési jog, mint új állambevételi forrás. *Fáy Bélától.* — A tervezett szamosvölgyi vasút létesítése érdekében történt előmunkálatoktól. *Maurer Vilmostól.* — Marhatenyésztésünk és az európai húspiacz. *Mándy Lajostól.* — A külföldi szakirodalomból. — A háború és béke befolyása a közgazdaságra és különösen a külkereskedelemre. *Dr. Weisz Bélától.* — Hazai szakirodalom. — Hazai közélet.
  - VIII. Új könyvek.
- 

### A II. (április—június) füzetnek tartalma:

- I. Vasuti részvénytársulataink és az új kereskedelmi törvény. *Varró Pétertől.*
  - II. A gazdasági válság és a kibontakozás utjai. *dr. Mudrony Somától.*
  - III. Gróf Benyovszky Móricz és a magyar tengerparti kereskedelem első kezdetei. *dr. Thalloczy Lajostól.*
  - IV. A kisbirtokosok országos földhitelintézete. *Bujanovics Sándortól.*
  - V. Marhatenyésztési érdekeink. *Gróf Bethlen Andrástól.*
  - VI. A budapest-zimonyi vasut. *Thaly Emiltől.*
  - VII. Vegyesek. A magy. tud. Akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános értekezleteiről szóló értesítés. — Közgazdaságunk életfeltételei és a munkásosztályok főbb teendői. *Kubinyi Lajostól.* — A hazai közélet. — Különbözeti díj-szabások. — A külföldi szakirodalomból. — Soetbeer: Edelmetallproduction und Werthverhältniss zwischen Gold und Silber seit der Entdeckung Amerikas bis zur Gegenwart.
  - VIII. Új könyvek.
-

### A III. (július—szeptember) füzetnek tartalma:

- I. Angol-India vasutai. *Vörös Lászlótól.*
- II. A vízszabályozás Poroszországban. *Fenyvessy Adolftól.*
- III. Eszmék a magyar ipar kérdéséhez. *Dr. Weisz Bélától.*
- IV. A népszámlálásokról. *Kele'i Károlytól.*
- V. Carey jelentősége az ujkori nemzetgazdaságban. *Dr. Mandelló Károlytól.*
- VI. A magyar tudományos akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános értekezletei.
- VII. Vegyesek. — Takarékpénztáraink reformja. *Dr. Weisz Bélától. Mándy Lajos.* — A hazai közélet terén felmerült mozgalmak.
- VIII. Új könyvek.

### A IV. (október—december) füzetnek tartalma:

- I. Az iskolai takarékpénztárak Magyarországon. 1879. június végén. *Weisz Bernát Ferencztől.*
- II. Állami magán, vagy vegyes vasut-kezelési rendszer. *Varró Pétertől.*
- III. Adatok a magyar korona országainak 1868—1877-ig terjedő 10 évi államháztartása eredményeiről. *Nagy Gabortól.*
- IV. A földadó új szabályozása. *Fenyvessy Adolftól.*
- V. Vegyesek. — Ministeri rendeletekkel, számos gyakorlati példával megvilágított egyenes adók kézikönyve. — A gazdasági tanintézetek fejlődése és jelen állása. — Talajjavítási járadék-bankok (Landes-Cultur-Rentenbank) Poroszországban. — Bevezetés a gazdaságtörténetbe. *Dr. Weisz Bélától. Mándy Lajostól.* — Gróf Károlyi Sándor emlékirata a Tiszaszabályozásról. *György Endrétől.*
- VI. Új könyvek.

# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

III. ÉVFOLYAM.

1879.	JANUÁR—MÁRCZIUS.	I. FÜZET.
-------	------------------	-----------

## A TELEPÍTÉSEK MAI FONTOSSÁGA

S VIZSGÁLÓDÁS SIKERÜLÉSÖK FELTÉTELEI KÖRÜL.

### I.

Valahányszor nagyobb átalakuláson megy országunk keresztül, vagy nehéz idők eseménye áll elő: a népszaporítás kérdése, különösen annak legközvetlenebb alakjában, a telepítések kérdésében, mindannyiszor nyomatékosan szőnyegre kerül. Csak a török iga alól felszabadulásig hatolok vissza. Az elpusztult falvak helyett nagyszerű telepítésekkel pótoltatott a népesség. Mária Terézia telepítéssel igyekezett az érte elvérzett nemzet, erejét visszapótolni. II. József telepítéssel kapcsolta reform-intézkedéseit. Midőn a harminczas és negyvenes években az urbéres nép felszabadítása, a birtokjogi s közteherviselési egyenlőség felett folytak a nemzetgazdasági küzdelmek, a nemzet maga hozta ismét szőnyegre a dolgot, s az országnak ugyanekkor erre leghivatottabb egylete, a Magyar gazdasági egyesület részéről pályadíj-kitűzés tárgyát is képezte a kérdés.

Most, az alkotmányos új átalakulás időszakában, szintén több év óta ismét szőnyegen forog az.

A kormány a hatvanas években, a kincstári erdőségek kihasználása végett új székely-telepek alakításának célbavételével indította ezt meg. Pestmegye 1875-ben a bukovinai magyarok hazatelepítésének kérdésével hozta bizottsági közgyűlése elé. A Nemzetgazdasági egyesület 1876-ban egy körülményesen kifejtett indítvány kapcsában vette fel működése sorozatába, s azóta folyvást napirenden tartja. A magy. tudományos akadémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottságában szintén egy értekezéssel nyert már bevezetést.



Kétségtelenül ösztönszerű elismerését képezik e tények az ügy általános fontosságának; mit ennélfogva ezúttal bővebben indokolnom sem kellene.

Mégis kiemelek két indokot, feltüntetéseül annak, hogy a telepítések kérdése valószínűleg fontosabb ma, mint volt akár-mikor ezelőtt.

Egyik indok: a közteher roppant nagysága s ennek folytonos emelkedése.

Általános aggodalom fog el bennünket; ma nagyobb, mint tegnap, hogy ha úgy emelkednek a közterhek, mint az utóbbi tíz év alatt, hol találjuk ezen emelkedés határát? de még inkább, hol találjuk azon vagyonforrást, a melyből a mulhatlanul szükséges közteher s társadalmi életünk igénylete fedezhető lesz? Ma, a folyvást gyarapodó nemzetgazdasági helyes ismeretekkel szemben, nem kell sok bizonyíték annak igazolására, hogy a közteher alapjának emelkedése leghelyesebben a népszám, a népértelmiség, a szorgalom és takarékoság emelésében kereshető, s legbiztosabban ebben található fel. E négyben van különben általánosságban is, és pedig éppen az itt jelelt sorozatban, a nemzet főereje. Nemzetgazdaságilag a legdúsabb természeti kincs becse is ott kezdődik, a hol a világ ura, az ember, kezét arra rátette. Az emberi munka adja meg s neveli tulajdonkép annak értékét. És a legnagyobb nemzetgazdasági kincs, a nép munk erejében van. A népszám az első. Ennek szaporításában kell tehát a közteherviselési képesség emelésének alapját is első sorban keresnünk.

Másik sajátságos indok, a melyet felmutatni kívánok: az általános katonakötelezettség.

Keleti Károly tagtársunk, az országos statisztikai osztály főnöke, legközelebb a m. tud. akadémia előtt feltüntette az országban a születések és halálozások alapján mutatkozó népességi mozgalmat. Hasonló adatok a régi időből, a melyekkel összehasonlítás történhetnék, nincsenek. De a szaporúság általában csekély arányúnak mondható. Van-e ebben már része az általános katonakötelezettségnek, bizonyításra alkalmas adat hiányában mondani nem akarom. De ezen intézmény horderejét alig állíthatta valami világosabban előnkbe, mint most a boszniai mozgósítás eseménye. Mellözöm azt, hogy éppen a legnagyobb

munka idején mennyi munkaerőt elvont az az ország közgazdaságától, és pedig különösen azon vidékekről, a melyeken anélkül is legszűkebb a munkaerő. Ez a táborbaszállásnak természetes következtetése, akár van általános katonakötelezettség, akár nincs. Másutt van a fekete pont, a hová mutatni akarok, s a hová mutatnom kell. A katonakötelezettség időköze éppen azon korévek szakaszára esik, a mely a nősülés, s annak folytán a népszaporúság legtermékenyebb korszaka. Lehetetlenség, hogy azon sok családapai, férji s feleségi fájdalomnak, a melyet az általános katonakötelezettség maga után vont, azon sok fiatal özvegy bánatának, azon számos árva nyomorának, a kik a táborozás után maradtak, még a nép alsó osztályaiban is hatása ne legyen az idejekori nősülési kedv apasztására. Sőt bizonyos, hogy már maga a táborbaszállás ténye, minden előzvegyülés, elárulás és előfájdalom-okozás nélkül is gyakorolni fogja ebbeli hatását. Esetlegesen jelen voltam Kecskeméten, az éppen múlt év november 16-án, mikor a vitéz Mollináry-ezred 1400 harczosa visszaérkezett. Nem festem a sirást és keservet, a mely a viszontlátás öröme közé azok részéről vegyült, a kikhez nem jön vissza soha többé, a kit oly édesen vártak volna, vagy a kikhez csakán, bénán, munkaképtelenné nyomorodva érkezett a nem rég ép egészségben eltávozott kenyérkereső. Legmegrendítőbb volt azon eset, midőn a fiatal nő szép gyermekekkel fogadta erőteljes épségben visszaérkezett férjét, a ki másnap leteendő volt a katonaruhát és fegyvert, hogy polgári családjába visszalépve, ismét annak szentelje munkás életét. A viszontlátás érzése között elkeseredett fájdalom vonaglása lepte el a marczona arcot, a felett, hogy mit ad enni családjának a ránk szakadó télen, holott nem volt ideje élelmet keresni a nyáron. Hány példa volt az országban ehez hasonló! Az uri rend között az igények, a tisztességes megélhetés terhének szaporodása szaporítja a nőtleniséget. A köznép közt a hasonló esetek példája valóban szintén szaporítani fogja az indokot, hogy a nősüléssel legalább a katonakötelezettség lejárása kivárassék.

A népszámnak ezen indokból várható apadása is neveli tehát mindazon módok fontosságát, a melyek más oldalról a népszám szaporítására alkalmasok, és a melyek közt a telepítés nem utolsó.

E kérdésnek sok különböző oldala van:

1. Tekintve, hogy Magyarországon mind a régi, mind az újabb korban már számos sikerült telepítés történt, de nem sikerült is sok van; tehát mik a sikerülés tényezői, s mik a nem sikerülés okai?

2. Hol, milyen alakzatú és milyen mértékű telepítésre volna szükség, és a valószínűség szerint hol, milyen előny volna a telepítésből várható?

3. A különféle telepítéshez honnan volna és micsoda módon a települő nép legcélszerűbben szerezhető?

A Nemzetgazdasági egyesület engem a múlt nyáron különösen az első kérdés tanulmányozásával bízott meg; e célból Pest-megyében egy pár régi és új telepítésű község helyszíni megfigyelésére is utasítván.

Mióta őseink e hazában megtelepedtek, sok indokú és körülményű telepítés történt már itt. Azon népeken kívül, a melyeket őseink a honfoglaláskor itt találtak, s a legyőzés után is megbagytak, vagy a hadi erő szaporítása céljából, különböző alkalmakkor magukhoz felvettek, különösen szaporodott az ország népessége régi királyainknak a bányászat és ipar előmozdítása céljából létesített azon telepítései által, a melyeknek királyi és szabadalmas városaink nagy része eredetét köszöni; szaporodott a jászok, kunok, szászok, szerbek telepítése által, a kikkel egész országrészek összefüggő nagy területeken népesítették. Azonban ezen nagyon régi telepítések, viszonyaiknál fogva, nem lehetnek a kérdés mostani alakjára viszonyulólág nyomatékos hatású tárgyai tanulmányozásunknak. De annál használhatóbb anyagot nyújtanak erre az ország különböző részein a törökvilág után, különböző időben és különböző módozattal létesült községek.

Hat különféle módozatát különböztethetjük meg ezek közül e telepítésnek: *a)* urbéri szervezet, *b)* szerződéses módozat, *c)* különféle majorsági telepek, *d)* dohánykertészségek, *e)* gazdasági munkástelepek, *f)* iparos munkástelepek.

Legtöbb új község létesült a törökvilág után urbéri szervezettel. Az egész Bánság, a Bácskaság, azután Tolna, Baranya, Somogy, Sz.-Fehér, Veszprém, Győr, Sopron, Moson, Komárom, Pest, Szathmár, Bihar stb. megye igen sok magyar, német és



tót, sőt oláh községe is ezen szervezetű alakításnak köszöni lételét, úgy, hogy ezen módozatra különös példát idéznem sem kell. Létesítésök indoka általában az előbb csekély hasznu pusztaságoknak, az akkor gyakorlott mód szerint gazdasági művelés alá fogása és a munkaerő szaporítása által biztosabb hasznúvá és nagyobb jövedelművé emelése volt, a mely czél annál inkább eléretett, minél gyorsabban fejlett erőteljessé az új község.

A szerződéses módozattal alakulásnak már sokkal kevesebb, mégis szintén elég számos példájával találkozunk. Ezek abban különböznek az urbéri szervezetüektől, hogy települő lakosaik, a telepítő földtulajdonosnak nem személyi szolgálatban és termékrészletben, hanem megszabott pénzben s egyéb járandóságban adták a hasznot, melyre nézve azonban az egyezség nem egyenként az egyes települőkkel, hanem egyetemesen községileg kötöttetett, mely egyezség azután többnyire később vagy korábban örökvételi szerződéssé fejlett ki. Példa az ilyféle telepítésre különösen Pestmegyéből Kis-Körös, melyet 1718-ban Vattay János és István, azután Kis-Harta, melyet 1720—24 táján Ráday Pál, azonkép Dunaegyháza, a melyet 1702-ben a Paksy család telepített.

A majorsági telepítésnek három különböző alakja mutatkozik. Egyik, midőn valamely egy nevezet alá foglalt s egy határt képező terület birtokosai, összecsoportosítván majorjaikat, azokhoz a cselédlakokon kívül, napszámos- s legszükségesebb iparoslakokat is kisebb-nagyobb mennyiségben csatolnak és pedig részint zsellérszolgálat, részint bizonyos évi fizetés, részint örökári elidegenítés mellett. Másik módozat, midőn egy bizonyos terület egyenjogú, bár különböző mértékű apró birtokosai egyesítik együttlakásra beltelkeiket. Harmadik, midőn a birtokos által, vagy vállalkozás útján csak belső telkeknek örök áron vagy évi díjfizetés mellett kiosztásával létesíttetik a telepítés. Az első módozatnak sok példáját látjuk szerteszélyel az országban a közbirtokossági községekben; a másodiknak különösen a szabad kerületek, a jász-, kun-, hajdu-községek pusztáin alakult új telepekben vannak példái, a melyeket újabb időben némely vállalkozók által feldarabolt nagyobb puszták példája is szaporít. A legújabb telepítések nagy része pedig kiválólág a harmadik módozatot követi, melyre Pestmegyében is már több

példa van; jelesen: Uj-Pest, Kis-Pest, Uj-Kécske, Kara-Jenő, Jász-Kerekegyháza stb.

Mig országunkban a dohány állami egyedárúság tárgyát nem képezte, ennek termelése különösen a Duna-Tisza közön, azután a Bánságban, de általában az egész sík Alföldön számos népes kertész-községnek adott és pedig mind a kinestári, mind a nagyobb magán földesuri birtokokon lételt. Ezek közül még most is sok fennáll erőteljesen; azok jelesen, a melyek körében a dohánytermelés most is fejlett gyakorlatnak örvend, vagy a melyeknek telephelyükön különféle egyezség útján sikerült illetékes birtokot szerezni. De hasonlókép nagyon sok, a dohánytermelés megszűnésével vagy megcsökkenésével fel is oszlott.

Kisebb-nagyobb gazdasági munkás telepeket egyes birtokok, szükségleteikhez képest, házas vagy házatlan zsellérekkel, iparos munkás telepeket egyes ipar-vállalatok, üveghuták, üveg-, vas-, papiros- és más gyárak, bányák stb., a nekik szükségessé munkásokkal alakítottak s alakítanak.

Valamint lételt a legtöbb községnek az urbéri szervezet adott, azonkép legtöbb sikerült telepítés aránylag is az ezen szervezetűek közt mutatkozik. De sok egészen sikerült példa kerül a szerződéses és majorsági módozatuk közt is. A munkás telepek fejlődése ellenben igen korlátolt; virágzásuk nagyon esetleges és különösen sajátságos körülményektől függ, s viszonyuk mindenkor főkép a munka-adó viszonyával kapcsolatos.

Általában tekintve pedig a dolgot, az állapitható meg, hogy az oly telepítvények sikerültek legjobban, a melyeknél az egészséges és erőteljes községi élet megalapítására szükséges népszám már előzetesen megvolt, és a telepítéssel egyuttal rendezett községi szervezet is alapított. A nyelv- és vallásegység, azután a vallási községnek is egyidejűleg megalapítása mindenütt a legjobb hatás bizonyítékai által lettek kísérve. Az ország sok megyéjében virágzó számos német község, azután különösen a Duna-Tisza-közön és az Alföldön virágzó számos tót község bizonyítja ezen elvi alaptétel igazságát. Ezek többnyire egy fajú, egy vallású, sőt leggyakrabban nagy részben épen egy helyről került lakossággal telepítvék, a kik régi lakhelyökről magukkal vitték már új telephelyökre a családi rokon-

ságot, a barátságos összeköttetést és összetartást, a községi és vallási szervezetet; sőt legnagyobb részök épen papostól és tanítóstól együtt költözött. Ez az eset jelesen a tolna- és bács-megyei református sváboknál, a kik közt, igen szépen virágzó községeikben, ma is emlékezetben vannak a velök jött papi és tanítói családok. További lényeges feltétele és eszköze a sikerülésnek: a szigorú rend, a gondos vezetés és felügyelet. És annak oka, hogy az urbéri szervezet mellett mutatkozik aránylag legtöbb sikerült telepítés, első sorban tulajdonkép nem is magában az urbéri szervezetben, hanem inkább azon földesuri gondozásban és felügyeletben keresendő, a melyben az új telepek, az urbéri egybeköttetésnél fogva, a megszállás első pillanatától kezdve, a megerősödés és felvirágzás idejéig részesültek. Ott mutatkozik leggyorsabbnak a felvirágzás, a hol a telepítő földesur nemcsak mivelendő földbirtokot adott az új telepnek, hanem azt pénz- és vagyonkeresetre alkalmat nyújtó munkával és erkölcsi felügyelettel is ellátta. A többi módozat irányában szintén lényegesen mutatkozik mindennek hordereje.

A sikerülés leglényegesebb akadályaikép pedig a következők mutatkoznak: *a)* a települő népesség számának csekély-sége; *b)* a nyelv és vallás különfélesége; *c)* a bizonytalan jellemű népnek nagyon különböző helyekről, nagyon vegyes össze-gyülekezése; *d)* az általános szegénység; *e)* a szigorú rend, okszerű vezetés és gondos felügyelet hiánya.

Tengve létező apró községeink közt sok példa van arra, hogy a csekély népszám erőteljes község alakítására s abban életképes egyházi szervezet kifejtésére elégtelen. Különösen a lakosaikkal gyakran változó apró munkás telepek s majorsági községek is élőpéldául szolgálhatnak erre, a melyek közül sok egész század óta fennáll már, s nem pusztult ugyan még el, de előhaladni sem képes semmiben. Közvetlen újabb például felhozom a Szolnok megyében Kengyel pusztán az ötvenes évek utóján alakult bajor telepet. Ez annak idejében, máskülönben a leghelyesebb módozattal telepítettett. Bajorországból magával hozott tanítóval együtt, egyházilag is szervezve jött egy fajú és egy vallású 40 család, örökáron vett meg egy kis pusztai birtokot, melyet felosztván, községileg ki is építkezett már. A vidék településre elég alkalmas, mert mivelhető földet bőven



szolgáltatható és munkaerőt nagy mértékben igénylő pusztákkal körül van véve. Azon időben meglátogattam s szorgalmatos, munkásnak, rendszeretőnek találtam a népet. A telep mégis rövid időn feloszlott; mert csekélysége miatt, erőteljes községi és egyházi szervezetet kifejteni s csak addig is önállóság létezni, míg a vidék kapcsolatába, megismerkedés után felvételnie sikerül, képes nem volt.

A különböző helyekről összegyülekezett, különböző vallású és nyelvű, nagyon vegyes népséggel még sokszorosan nehezebb az elboldogulás. Az ilyen népesség közt egészen hiányzik a rokonszenves összefüggés, sőt leggyakrabban már előre bizonyos idegenszerűség, bizalmatlanság s irigység ver közte gyökeret, a mely azután a rendtartás s az egyetértés lehetőségét is teljesen megrontja.

Tagadhatlanul van példa a különböző helyről gyűlt népességgel településnek is sikerülésére. Többek közt ott vannak a salgó-tarjáni, piskii s a baranyamegyei köszénbányai és vasgyári, gyorsan felvirágzott telepek. De az ily sikerülés többnyire csak ott van, a hol a tömegesen előforduló iparos munka gyűjti össze a munkában és keresetben versenyző népet, és a telep ügyét a munkát adó vállalat tartja vezetése alatt.

De ennél sokkal gyakoribb az az eset, hogy a mindenfelől összegyülekező vagyontalan nép már az első megtelepülési munkát adósságcsináláson kezdi, rosszul építkezik, gazdaságát rosszul szereli fel, e miatt folyvást még nagyobb elszegényedésbe és eladósodásba esik. A szabályosan összevágó és szigorú községi rend s felügyelet hiánya pedig könnyen az erkölcsi-ségnek, mely az efféle gyűlevész nép közt különben se szokott nagyon szilárd lenni, nagy meglazulását, ez pedig ismét lánczolatosan a vidék régi lakosai rokonszenvének és bizodalmanak teljes elvesztését vonja maga után. A mire viszont az következik, hogy az egy részben az egyenlő szegénység miatt otthon kielégítő munkát s kereseti forrást nem találó népesség a vidéken is nehezen juthat munkához, minek következtében sorozatosan kifejlik közte a dologtalaúság, a henyelés megszokása, az erkölcsiségnek még mélyebb elsüllyedése s a tökéletes elpusztulás.

Vége nagy hátrány mutatkozik különösen az újabbkori

telepitéseknél abban is, hogy a mint végbement a telepítés, sokszor igen furcsa szerződés mellett, a szegény nép többnyire minden felügyelet és gyámol nélkül, egészen magára hagyatva marad, s igen bonyodalmas bajaiban különféle érdekek zsákmányául esik.

Élő példa mindezekre Biharmegyében Kis-Léta község.

Ez a hatvanas években a belga bank által telepítettett, Debreczen, Álmosd és Bagamér közt. Vegyes vagyontalan népség gyülekezett benne össze. A bank törlesztési rendszer mellett, a minőséghez képest is elég olcsón osztotta ki köztők a földet: de tőlök együttes szerződést és egymásért egyetemes jótállást kívánt. Jól-roszul kiépült ekkép az új községben vagy 100 ház. De a csekély számú, vagyontalan, a mellett mindenfelől össze- gyülekezett népség erőteljes községet alkotni, községi ügyeit rendbe szedni, különösen a közös jótállás ügyét szigorúan vezetni s ellenőrizni nem volt képes; a mihez az egyes birtokok rossz s hiányos szerelése is járult, mely azok jövedelmezőtlen- ségét vonta maga után. Ennek folytán csakhamar megtörtént, hogy egyesek, először a hanyagabbak, törlesztési köteleességeket nem tudták teljesíteni, s azok helyett a szorgalmatosabbak kény- szerítettettek fizetésre, a mi ismét azok vagyoni állását hozta zavarba. Szóval mielőtt kifejlődhetett volna, eladósodott s el- pusztulásnak indult a község, s a birtokok legnagyobb része már is végrehajtás alá került. Más viszonyok közt bár, de hasonló sikerületlenség mutatkozik Temesmegyében a kincstári- lag telepített Eötvösfalva magyar községnél, melynél a nem sikerülés oka szintén a népszám csekélységéből s gyűlevész minőségéből indul ki.

Itt azon kérdés merül fel, hogy mennyi azon népszám, a mely egy erőteljes községet alkotni s abban jól szervezett, virágzó községi életet kifejleszteni képes?

Engem, azon kijelentéssel, hogy Magyarország különböző vidékein, a hol a népszaporítás szüksége telepítés útján első sorban fennforoghat, mindenütt kiválólag a földmívelési népesség szaporításáról, földmívelési községek alakításáról lehet szó: az ország különböző viszonyú községei körül, különösen Pest megyében nagyon is körülményesen véghezvitt tanulmányozásom azon belátásra vezetett, hogy itt a helyesen megállható községi

szervezet legalább is 1000 körül levő népességet kíván; 2000 körül van pedig azon népszám, a mely mellett erőteljes és virágzó községi kifejlést várni lehet.

Ezek fonalán átmegyek különösen Pestmegye telepítési viszonyainak tüzetes ismertetésére, és pedig a török világtól kezdve, a legújabb korig létrejött telepítéseket illetőleg, mely közben a sikerülés felállított több alapelvének tényi bizonyítására is bővebb alkalmam lesz.

A Duna-Tisza köze, abban Pestmegye az ország azon részéhez tartozik, a mely a törökvilág alatt legjobban elpusztult. A mostani területén hozzátartozó 205 községnek legalább fele új telepítésű. Azért szólok ily határozatlanul, mert mindazon községeket, a melyek elpusztultak ugyan, de egyrészből régi lakosaikkal települtek újra s csak azok pótlására szaporítottak új telepésekkel, minthogy megvolt bennök a települési régi alap, általában új telepeknek keresztelni nem akarom.

Elég lesz csak a határozottan új, és tárgyunk körül leginkább figyelmet érdemlő telepeket hivatolnom vidéki sorozatuk szerint egyenként. Ilyenek: Csepel, Csép, Sziget-Ujfalu, Sziget-Sz.-Márton, Becse, Promontór, Albertfalva, Török-Bálint, Kis-Torbágy, Telki, Jenő, Zsámbék, Buda-Keszi, Nagy-Kovácsi, Vörösvár, Szent-Iván, Pilis-Csaba, Uj-Pest, Duna-Keszi, Csomád, Duka, Rákos-Keresztur, Péteri, Ecsér, Vecsés, Soroksár, Haraszi, Taksony, Áporka, Majosháza, Alsó-, Felső-Dabas, Gyón, Tatár-Sz.-György, Örkény, Uj-Hartyán, Kakucs, Vacs, Nyáregyháza, Vasad, Bénye, Káva, Pilis, Alberti, Berczel, Tápió-Györgye, Ujszász, Rékas, Törtely, Kara-Jenő, Uj-Kécske, Puszt-Ujfalu, Jász-Kerekegyháza, Félegyháza, Majsa, Kis-Körös, Akasztó, Kis-Harta, Vadkert, Keczel, Hajós, Császártöltés, Miske, Nádudvar. Ez ezen idő szerint 170,000 lélek népességet képvisel. Van még több határozottan új telep is. De még többet egyenként említenem fölösleges. Sőt van némely legújabb telep is, mint Puszt-Péteri, Szank, Lajos-Mizse stb. Ezek ismét nem fejlettek még oda, hogy különleges példakép említettessenek.

Ezen említettek közül: Uj-Pest, Áporka, Majosháza, Alsó-Dabas, Duna-Egyháza, Törtely, Vacs, Nyáregyháza, Vasad, Uj-Kécske, Kara-Jenő, Jász-Kerekegyháza, Félegyháza, P.-Ujfalu,



Majsa, Keczel, Kis-Körös, Kis-Harta községek kivételével, a többi mind jellegesen urbéri szervezetű telepítés.

Ismét az urbérik közt: Sziget-Sz.-Márton, Becse, Telki, Jenő, Sz.-Iván szorgalmas német, Osomád, Duka, Péteri, Ecsér, Bénye, Káva, Kakucs egyenlő származású és egyenlő vallású nagy részben tót, csak kicsiben magyar lakosaikkal egy százzal már mind meghaladott, de keletkezésökkori csekély népességüknek fogva ma is igen szerény községek s lakosságukkal most is csak 500—900 közt állanak. Ilyen, a lakosság gyengesége miatt kielégítő fejlődésre nem jutható község, a pilisi járás szintén új német telepítésű, valamint a váci járás új és régi községei közt több is volna felmutatható. Sziget-Ujfalu, Török-Bálint, Kis-Torbágy, Budakeszi, Nagy-Kovácsi, Vörösvár, Pilis-Csaba, Vecsés, Haraszi, Taksony, Akasztó, Gyón, Örkény, Uj-Hartyán, Berczel, T.-Györgye, Ujszász, Rékas, Császártöltés, Hajós, Miske, Nádudvar, részint határterületek nagysága, részint volt jobbágytelkeik száma, azután nyelvegységek s vallási szervezetöknek a telepítéssel egykorúsága, legalább arra nem sokára bekövetkezése folytán úgy mutatkoznak, hogy már kezdetben elég népességű községekké szerveztettek, s erejük az egészséges fennállhatási mértéket most is megüti, népessége mindenkinek 1000 lelken felül levén; sőt némelyiknek a közép-szerűnél szebb fejlettsége is van s népessége 2000 lelket, néhányé 3000-ret is meghalad. Zsámbék, Soroksár, Pilis már telepítéskor egyenlő vallású és nyelvű néppel erős községekké szerveztettek s ez most is meglátszik rajtuk.

A többiről, sajátos viszonyaiknál fogva, helyes lesz egyenkint szólnom, bár igen röviden, csak a legjellemzetesebb tény kiemelésével.

Csepel háromszor szaporította új telepítéssel népességét; az első kettővel még Buda s Pest közvetlen közelében sem akart a község fejlődése sikerülni; a harmadik német szaporítással indult meg, s most már igen szép fokú az. Csépen a török világ után létesített új telepítéskor, szerbek és németek vegyesen települtek; kielégítő számban azonban egyik se volt, ma sincs; mind a mellett mióta jelentékeny túlsúlyra emelkedett a római kath. németiség az ó-hitű szerbek felett, kezd jobban jobban fejleni a község. Promontor egész határa csak 1992

holdat, népessége pedig már 3948 lelket tesz, s mostanában szembetűnőleg szaporodik. Valamint az első települést szőlő-hegye vonta ide, úgy a szaporodást is ez és a főváros közelsége eszközli, utóbbi időben különösen a szabad adás-vevés és szabad beltelekszaporítás folytán. E viszony tehát más községekre nézve irányadó nem lehet. De az lehet mégis a szomszéd Albertfalva község fejlődésének akadályára nézve. Albertfalva is 80 év óta áll már fenn mostani helyén, még közelebb Budához, mint amaz. De kisszerű ez most is, mint mikor keletkezett, mert a telepítéskor, az úrbéri zsellérszervezet mellett, részére kiszabott szűk, mindössze 50 házhelyre szorított határt sem egy-, sem másfelől át nem lépheti. — Új-Pest a csak belső telkek kiosztásával eszközölt legújabb divatú telepítéseknek Pestmegyében legelső, nagyszerűleg sikerült példánya. Ezt gróf Károlyi István 1838-ban kezdeményezte, a Duna mellett, a pest-váczi országútban, közel Pesthez, részint örökáron, részint örökbérbe osztván ki belső telkeket. Most az új község népessége 10,000 lélek körül van. A sikerülést mindenesetre a főváros közelsége s az ipar és kereskedelem vonta maga után, a mint hogy a tulajdonképeni gyors kifejlődés csakugyan az igen forgalmas 1867—1873-dik évi időközre esik. — Duna-Keszi ugyancsak a pest-váczi útvonalon és közel a Dunához; a törökvilág alatt egészen elpusztult, de azután mindjárt még 1695. év előtt megtelepített, r. kath. egyvallású magyar lakosokkal. Közel a fővároshoz, forgalmas országútban, mivelhető pusztáktól körülvéve, azonkép közel a Dunához, még most is igen lassú fejlődést mutat, a mi bizonyosan első települése gyengeségéből ered, különösen közvetlen alatta Új-Pest gyors fejlődésével szemben. — Rákos-Keresztur, épen úgy mint Csepel, háromszor vett fel népszaporítást új telepítés útján, s most Pest közelségének megfelelőleg, a legszebben fejlődő községek egyike. — Áporka és Majosháza mindenik közbirtokossági és szerződéses magyar telep a mult század közepéről; egymás közvetlen közelében egy nyelv s egy vallás, határterület is elég kielégítő: mind a mellett a kétfelé különzöttség ma is mindeniket csekély népszámmal kisszerűségben tartja. — Duna-Egyháza szerződéses módozattal telepített 1702-ben, egynyelvű és egyvallású néppel s az egyházi községnek is azonnali megalapításával. Most népessége

2277 lélek; alig 2400 holdas szűk határa daczára, egyike a megye legjobban fejlett vagyonos községeinek. Az előbb szerződésileg birt birtokot most már örökáron nemcsak hogy megváltotta, hanem a régi királyi kisebb jogokat, a korcsmáltatást és dunai révbérjogot is a község részére örökjogi tulajdonul megszerezte. — Alsó-Dabas közbirtokossági telepítvény 1720-ról. Igazoló példája annak, hogy a közbirtokossági községek, ezelőtt legalább nehezebben fejlettek, mint az urbéresek. Ennek minden kelléke megvan az erőssé fejlődésre. Mégis az országos és hetivásártartást mellette, a vele tőszomszéd Felső-Dabas, későbbi telepítésű urbéri község foglalta el, daczára, hogy az meg népessége szaporodásában az első telepítési alap gyengesége által hátrányolva van; a népességi fejlődésben pedig a másik oldalról szintén közvetlen szomszédja, a hasonlókép későbbi telepítésű Gyón urbéres község által előztetett meg. — Tatár-Szentgyörgy, igen nagy pusztákkal körülvett területen, még 1751 táján telepítettett, vegyes magyar és tót nyelvű ugyan, de r. kath. egyvallású lakossággal. Vallásilag azonban tulajdonkép még csak 1858-ban, tehát a településre száz év mulva szerveztetett. A néptelen roppant területen annyi munkára van alkalma a lakosságnak, a mennyit csak meggyőz. E községnek még ma is nagyon gyenge fejlettsége van, igazolásául annak, hogy a csekély népességgel telepítés és az egyházi szervezet elmulasztása, még kedvező munkaviszonyok közt is akadályozza a fejlődést, mert oly roppant pusztákkal körülvett területen, a hol annyi jól fizetett munkabér kínálkozik a lakosságnak, a saját határ nagyon könnyű homokos volta még nem elég ok a fejlődési hátramaradottságra. — Vacs, herczeg Coburg pusztáján, gazdasági munkás-telep, akkép szervezve, hogy a telepeseeknek az uraság lakást s némi földet ad, s azok a mikor és a mire igényeltetik, tartoznak megszabott napszám vagy munkabérért az uraságnak dolgozni. Ekkép a telep fejlődése vagy korlátozása egyenesen az uradalom szükségletétől függ. — Alsó-, Felső-Nyáregyháza, közbirtokossági régi két kis telep; mind a közbirtokossági viszony nehézkességét, mind még inkább az élet-erős község alakítására csekély népesség hátrányát viselik magukon. — Alsó-Vasad, majorsági munkás-telep, fejlődésének szintén első csekély népszámában van akadály, a minthogy

népessége 400 lelket százados fennállása óta sem haladott meg. — Alberti, báró Szelezcky Márton telepítése 1711-ről. A legsikerültebb telepítések egyike, egyenlő nyelvű, egyenlő vallású, elég számú néppel és az egyházi községnek is egyidejű szervezésével, a melyhez az alapítónak kitűnő gondozása is járulván, a község azonnal szép fejlődésnek indult, s azóta is erőteljességben áll, igazolásául, hogy a jó mag későbbre is jót nevel. — Törtely 1784 tájon kezdett közbirtokossági községkép települni s eleintén küzdött az ezzel járó nehézkességgel. 1845-ben tagosittatván, akkor nagyobb mennyiségű új házhelyek osztattak, nagyrészen örökárú eladással, és ez adott fejlődést népesülésének; de már még sokkal korábban, névszerint 1807-ben anyaegyházi szervezetet nyert. — Uj-Kécske, ismét igen sikerült mintája a múlt század közepéről a majorsági telepítéseknek. A nagy-abonyi uradalom létesítette. Csak belső telkek osztattak ki, de elegendő számban, a római kath. egyház azonnal szerveztetett, a körülfekvő nagy puszták kertész népessége is hozzákebelezetvén. A lakosság a körülfekvő pusztákon kisebb-nagyobb bérletekben, azután a szükséglett kézi munkában talált bőven foglalkozást. Mégis eleintén lassan fejlődött az új község. Azonban a közbirtokosság 1843-ban tagosítottván, azután a közös birtokot is felosztván, ezen az úton örökáron is sok birtok került a lakosság kezére, és azóta a fejlődés a legvérmesebb reményt is meghaladólag meggyorsult. Ma 3180 a lakos-szám; közte igen számos iparos és tisztesb rendű; azután a község már jelentékeny heti és országos vásárokat tart, és a közvetlen szomszéd régi urbéres szervezetű Ó-Kécske községet, mely különben 2200 lelket haladó lakos-számmal szintén elég erőteljes, a fejlődés eszközeire s népességére nézve is jelentékenyen túlszárnyalta. — Puszt-Ujfalu, gróf Károlyi István még fennálló kertész-községi telepítvénye, a pest-aradi állam-, s félegyház-alpári megye-útban, igen munkafogható jó helyen, úgy hogy fejlődhetésére jelentékeny előnyökkel bírna, egy nyelv, egy vallás, r. kath. leányegyházi szervezettség: mégis lakos-számát eddig 300-on felül alig tudta emelni, első telepítési népszámának és szervezetének csekélysége miatt. — Vadkert, 1719-ben kezdett népesülni; sok ízben nyert új telepítés által új népszaporitást. Most 4027 lélekszámmal bír. Egy

községe sincs a megyének, a melyben ennyi lélek szám mellett, annyi nemzetiség és annyi vallásfelekezet, aránylag oly erősen volna képviselve, mint itt. Itt a magyar, német, tót nemzetiség mellett, a róm. kath., az ágostai és reformáta vallásuaknak egyaránt elég erős anyaegyházuk van, legerősebb az ágostaiaknak. Még zsidóság is meglehetősen számmal van. E vegyesség mellett, a melyet főkép a több izbeli telepítés idézett elő, a községi jelentékeny fejlődés főeszköze, a szigorú felügyeletben és rendben keresendő. A telepítés különben csak kis részben alapult az urbéri szervezeten. A lakosság inkább a bérleti viszonyban keresett és talált foglalkozást s jövedelmet, melyre a körülfekvő sok pusztai birtok bő alkalmat és oly eredményesen nyújtott, hogy az 1871-ben végbement tagosítás és elkülönbözés után 19,000 hold birtokot szerzett magának örökáron.

Hátra vannak még a megnevezettek közül: Kis-Harta, Keczel, Kis-Körös, K.-K.-Félegyháza, Majsa, Kara-Jenő és Jász-Kerekegyháza. Az 5 elsőről, mint nevezetes és igen sikerült régi, a 2 utóbbiról, mint szintén egyaránt sikerült legújabb telepítésről, kiküldetési feladatomból fogva, a nemzetgazdasági egylet előtt, annak január 9-diki gyűlésén tettem részletes jelentést. Ezt a gazdasági lapok egész terjedelemben közlik. Mindamellet az összefüggés tekintetéből a tekintetes bizottsághoz is itt csatoltan benyújtom azt, kiemelvén, hogy épen e községek is a fennebb felállított elvi tételekre nézve a legnyomatékosabb bizonyítékot szolgáltatják. Mindezek folytán pedig, azon hittal, hogy az előadottakban a telepítések hangsúlyozott alapelveit eléggé indokoltam, a kérdést ezennel a tekintetes bizottság bővebb hozzászólása és megvitatása alá bocsátom.

## II.

Napi renden állván a Nemzetgazdasági egyesület előtt a telepítések kérdése, és én annak különböző irányú tanulmányozásával bízván meg, e célból a lefolyt nyáron Pestmegyének némely sikerült régi és új telepítésű községének helyszíni meglátogatására utasítottam. Ezen megbízatási eljárásomról feladatom ezuttal számolni. Ki voltak jelelve: Kis-Harta, Keczel, Kara-Jenő és Lajos-Mizse. Én ténylegesen Kis-Harta, Kara-

Jenő és Jász-Kerekegyháza községet látogattam meg. Keczelre, a könnyebb közlekedésből nagyon távol kiesése miatt nem juthattam el személyesen. De innen is beszereztem az adatokat. Lajos-Mizsét pedig elcseréltem Jász-Kerekegyházával, azon okon, mert ez amannál sokkal fejlettebb új telep lévén, innen sokkal érdekesebb adatokat nyertem. Különben az adatokat Lajos-Mizséről szintén, valamint több más helyről is beszereztem, s ezuttal az épen nevezetteken kívül még Kis-Körösről, Kis-Kun-Félegyházáról és Majsáról is előterjesztést teszek. Vizsgálatomat és tanulmányozásomat különösen arra terjesztettem ki, hogy melyik község mikor, ki által és micsoda módozattal telepítettett; a telepítéshez honnan szereztetett a nép, mikép sikerült a telep, mik voltak a sikerülés eszközei s hátrányai, végre milyen fejlettségű a telep most?

Legelőször is községenként teszem ismertetésemet, azután összevetve, együttesen vonom le röviden a tanulmánykép megállapítható eredményt.

## 1. A török világ után keletkezett régibb telepítésű községek.

1. Kis-Harta, Pestmegye solti felső járásában fekszik. Solt és Duna-Pataj közt, alig egynegyed órányira a Dunához, 1720—24-ben telepítettett Ráday Pál által Svéviából behozott ágostai németekkel. Telepítéskor a község nem rendeztetett urbérileg. Jobbágytelkek nem alakítottak, hanem csak zsellér-házhelyek, minden ház hely után egy 1200 □ öles külsőséggel. Mennyi ház hely osztatott ekkép ki a legelső kezdettel, arról adat nincs. Erre nézve tájékozást nyújtható legrégibb adat a községi levéltárban 20 évvel későbből, 1743-ról szól, a mely szerint akkor itt 246 efféle birtokos gazda volt. Ebből az tűnik ki, hogy a község már kezdetben jelentékeny néperővel települt. E mellett bizonyít az is, hogy az ágostai vallás részére a településsel egyidejűleg mindjárt anyaegyház szerveztetett. Már a folyó század elején 372 volt a házsám, mely után azonban a nép kezére került föld 500 holdnál többet még ekkor sem tett. Ezenkívül a határbeli urasági majorsági birtok 1948 hold volt. Tehát az összes határ sem sok. Most e község 453 házsámot s a pusztákon lakókkal együtt 3097 lakost számlál, és egyike

Pestmegye legcsinosabb s legvagyonosabb községeinek. Erre főkép népének szorgalma, takarékosága s a mindig követett szigorú rend által jutott. A fekvő hely és határminőség, a mely általában lapos, sok helyen mocsáros, egy részben sovány homokos, a legkevésbé szolgált tényezőül ebben, sőt inkább sok tekintetben nagy hátrányokkal küzdést okozott. A kedvezőtlen talajminőség s alacsony fekvés mellett, a Duna árja is sok kárt tett, úgy, hogy a község belterülete most is a Duna felől végig nyúló erős töltéssel védetik az ár ellen.

A rendet hathatósan támogatta a földesuri felügyelet mellett a népnek szigorú jó erkölce, a melyről az ide vonatkozó és a levéltárban most is meglevő szabályok tesznek bizonyosságot. A szorgalom kifejtésére kedvező tért nyújtottak a körülfekvő terjedelmes puszták. A határbeli majorsági földek művelésén kívül, már a régi időben terjedelmes bérleteket tartott a lakosság ezeken. A bérlet társaságban, községi felügyelet és közszámadási vezetés mellett gyakoroltatott. A földművelésen kívül, a melyhez a művelés alatti föld az egyesek közt a hozzájárulási arány szerint osztatott ki, közös pásztorlás alatt a juhászat, a szarvasmarha- és lótenyésztés is nagyban folyt. Oda irányult főkép az igyekezet, hogy a közös bérlet árát lehetőleg a közösen termelt és közösen eladott gyapjú adja ki. Különösen nagy gond fordított a hüvelyes vetemények nagyban termelésére; és a paszuly, bab kiváltképp sok gazdának igen szép hasznot adott.

Apránként úgy megvagyonosodott a nép, hogy 1845—47-ben már a szomszéd Bojár-Mikla pusztából 3699<sup>755</sup>/<sub>1600</sub> holdat örök áron megvett. A megvétel a községi előjáróság közvetítése mellett, társaságilag történt, a birtok azután az egyes résztvevők közt tanyák szerint szétosztatván. Az ár az uri jogokkal együtt 203,445 pengő forint volt. 1855. május 3-án a volt urasági majorsági birtokot vette meg a község, a királyi kisebb haszonvételekkel együtt. Majd ismét időközönként egyes kisebb birtokosoktól több apróbb részletben 1286 holdat szerzett, e szerzések szintén többnyire társaságban, s azután a résztvevők közt, a hozzájárulás aránya szerinti felosztás mellett történvén, úgy hogy most már a lakosságnak mintegy 7500 hold tulajdon birtoka van, melyet új szerzeménynyel folyvást szaporít.



Itt a község kifejlési és vagyonosodási alapja csakugyan egyedül a rend, a takarékosság és szorgalom, a melynek eredményességére nézve a társulási eszme gyakorlati alkalmazása is nagy tényezőt képez. A mezőgazdaságon kívül különben a nép a közönséges kézműves ipart is szorgalommal gyakorolja s a különféle iparosok iparczikkeikkel saját lakostársaikat többnyire úgy ellátják, hogy hartai ember háztartásához és életfentartásához szükséges cikkekre és akármely kézművesre nézve más helyre a legritkább esetben szorul; ellenben a vidék népességének is jelentékeny mértékben szolgál, és most már hetivásárokat is tartván, ezeket a vidéki népség épen iparczikkeiért mindinkább élénkülőleg látogatja.

Azonban még ezen ekkép teljesen sikerült régi telepben is van hiány és feltüntetést érdemlő hátrányos mozzanat, és pedig különösen kettő.

Először is az, hogy e nép másfél századot meghaladott idő óta lakik már e földön, mindenfelől tiszta magyarság által környezve, és még nincs megnyerve a magyar nemzetiségnek. A férfiak oly régen elhagyták svábos viseletöket, hogy a legöregebbek sem emlékeznek már arra, és egészen magyarosan öltözködnek; ezek közt a jobb móduak többnyire tisztán is beszélnek magyarul, de van még sok olyan is, a ki a magyar nyelvet csak hallja, érti is néha kevésbé, de épen nem beszél; — a nőnépnek ma is megvan valóban nem ékes sváb viselete, s túlnyomó köztök, a ki magyarul nem ért és nem beszél. Az iskolában a magyar nyelv egy osztályban sem tannyelv, csak kötelezett tantárgy. Két vallásfelekezet levén, ágostai és helvét, hajdanában a helvét vallásuaknál rendes volt a magyar istenitisztelet, az ágostaiaknál is előfordult éven át egyszer-kétszer. Most sem egyik, sem másik felekezetenél egész éven át soha magyar istenitisztelet nem szokott lenni.

Másik föltüntetendő mozzanat azon körülmény, hogy a lakosság nagyon magába zárkózott; hartai leány férjhez falujából ki nem megy, hartai legény máshonnan feleséget a lehető legritkább esetben hoz, ide is ritkán házasodik vidéki legény; ekkép a vérvegyülés, illetőleg vérfrissítés igen ritka, ellenben már a csecsemő gyermek nagyon korán kivetetik a pólyából, e miatt sok satnyán nő fel, korán fogatik munkára,

azonkép mindkét nemű fiatalság korán bocsáttatik házasságra s az ily bánás miatt az ivadék folyvást mindinkább elsatnyul.

2. K e c z e l, a solti alsó járásban fekszik, a Kecskemétről Kis-Körösön át Kalocsára és Bajára vezető megyeútban. Zajesdai gróf Patachich Gábor kalocsai érsek által telepítettett 1734-ben. Hozzá a települő népséget Miske község adta, melyet az érsek elődje, gróf Csáky Imre csak pár évvel előbb, 1726-ban telepített. A szájhagyomány azt mondja, hogy a települők tótok voltak, azonban a telepítési szerződést mind magyar nevűek irták alá, s a község ma csakugyan átalábau magyar. Már kezdetben erőssé alakíttatott az új telep. A szerződés ugyan nem mondja meg a települők számát és a nekik átengedett birtok területi mennyiségét: de megmondja, hogy a tulajdonképeni községi határon kívül még három pusztá is átengedettett azoknak, névszerint Bánegyháza, Csöngöd és Demeter; és pedig nem jobbágyi, hanem annál kedvezőbb feltételek alatt. Jelesen robotot nem szolgáltak, csak kaszálás, szénahordás, fahordás, s az urasági épületek körül köteleztettek némi ingyenes munkára. Kilenczedet szintén nem adtak, csak papi tizedet; a kilenczed helyett pedig fizettek egy 6 ökörrrel számított egész igától 9, félígától 6, zsellértelektől 2 frtot. Ezen kívül tartozott adni az összes község együtt évenként 3 szopós borjút, 6 szopós malacot, 12 jó pulykát, 18 ludat, 24 kacsát, 60 kakaskát, 50 tyúkot, 1400 frs tojást. Szőlőföldet szintén oly feltétel alatt kaptak, hogy tartoztak a kiültetést a kiosztástól számított 2 év alatt teljesíteni; a kiültetett szőlő 4 évig dézmamentes volt, az 5-dik évben vetetett dézma alá; magának a községnek pedig hat havi korcsmáltatási és mézárszék-mérési jog engedtetett, megszabtván, hogy ha két év alatt ki nem lesz ültetve a szőlő, akkor ezen jog két hónapra száll le. Ily viszonyok közt hamar fejlett és gyarapodott a község. 1737-ben a róm.-katholikusoknak már anyaegyházuk volt itt. A Mária-Terézia urbaniumkor, a kezemhez került egyik adat szerint  $66\frac{20}{32}$ , a másik szerint  $77\frac{1}{2}$  egész telek s 284 házas zsellér iratott benne össze. Mindenik igaz lehet akkép, hogy az első szám összeíratott, a második pedig szabályozás útján lett. Ugy látszik tehát, hogy habár nem urbéri volt is a szervezet, a szolgálat arányos felosztása kulcsául az urbéri mérték használtatott.

Most a község népessége 4061 lélek, mely közt különféle iparosból 95 mester van. 1869 óta tart országos és heti vásárokat. Az összes határterület az első telepítési szerződés szerint ide csatoltaknak mondott pusztákkal együtt 20,221 kat. hold. A tagosítás 1857-ben ment végbe, az 1856. aug. 18-án kötött egyesség szerint. Ez egyszersmind örökváltsági szerződést is képez, melynél fogva a kiadott illetőségeken felül maradt részből 8757 holdat a község 111,854 frton örökösen megváltott, azon kívül 1305 hold területen megváltotta a szőlődézmát is 40,000 frttal.

3. Kis-Kőrös, Kecskemét és Keczel közt, a pest-zimonyi megyeútban. Vattay János és István telepítették 1718-ban. Most lakosainak száma 8444. Ezek ősei Nógrád, Hont, Nyitra, Turóc megyéből és Pestmegye váczi járásának felső részéből összegyülekezett, ágostai vallású tótok voltak, a kik nagy részben az azon időben folyt vallási üldöztetés folytán költöztek el eredeti lakhelyökről, minélfogva eredeti vezetéknevét kevés is vitte magával, hanem leginkább költözési helyéről leszármaztatott magyaros nevet vett fel, vagyis inkább lakostársai által megkülönböztetés végett az adatott neki. A települő nép oly számmal volt, hogy már 1720-ban anyaegyházuk szerveztetett itt az ágostaiaknak. Azonban csakhamar szomorú akadály gördült a vallási gyakorlat elé: mert 1730-ban eltiltatott a lakosság a nyilvános istenitisztelettől, a lelkész és tanító hivatalától elmozdított, és az 1723—24-ben épített templom éjszakának idején földig leromboltatott. E tilalom 1783 ig, 53 éven át tartott. Ezen idő alatt három kézmíves tanította a gyermekeket. Közimák és istenitiszteletek részint szabad ég alatt, részint nádból készített színekben tartattak; urvacsorára pedig a hívők az innen 5 mértföldre eső Apostagra és Duna-Egyházára jártak. Ezen szorongattatásnak II. József császár 1781-ben kiadott vallástürelmi parancsa vetett véget, mely után 1783-ban alakult újra az anyaegyház.

Daczára ezen vallási nyomatásnak, ezen város mindjárt telepítése után, igen szép és gyors fejlődésnek indult. Ezt egy részben a kedvező telepítési szerződés, másban a nép szorgalma és ügyessége eredményezte. Vattay János és István földbirto-  
kosoknak 1718. május 19-én kelt első telepítési szerződésök

szerint, jobbágykép történt ugyan a telepítés: de a lakosok tényleges urbéri szolgálat alatt soha sem voltak. Az okmány értelmében az első 3 évre minden terheltetés alól fel lettek mentve. Csak az erdőhasználatért tartoztak évenként 20 rhénes forintot adni, és az uraságnak konyhára való fát szolgáltatni. Eltelvén pedig a 3 év, e tartozási összeg évenként 150 rhénes forintban és két veres karmazsin olyan bőrben, a melyből négy pár csizma kitelhetik, állapítottatott meg olykép, hogy e pénzösszegeből mindenekelőtt a Halasi Tegzes Jánosnak (a ki úgy látszik, a pusztának előbbi használata fejében, hitelezője volt a Vattay családnak), tartozott pénzösszeg törlesztessék. Ezen illetőségért koresma, mészárszék, malomvám, serházjog és a gabona-beli kilenczed is a lakosok haszonélvezetére bocsátatott. Urbéri munkaszolgálatot azok szintén nem tettek. Hogy mennyi volt az ekkép használatra bocsátott földterület, az az okmányból nem tetszik ki. A Mária Terézia urbárium behozatalakor, 1770-ben  $33^{28/32}$  harmadosztályú urbértelek s 262 házas-zsellér állomány alakítottatott, sőt 43 házatlan zsellér is felvétetett az urbérbe: de a szolgálatok ezektől az után se természetben, hanem bér-fizetéssel teljesítették, csak egyetlen egy egyén volt, a ki természetben teljesítette azokat. 1785-ben már 500 házszám és 5000 lakos volt, s az uraság vásárjogot nyervén, mezővárossá emeltetett. Ugyanekkor  $746^{589/1200}$  hold homokbuczkás terület is csatoltatott a határhoz a szücsi pusztából, mely heted dézmás szőlőkkel ültetett ki. Ekkor készült a város első hivatalos nagy pecsétje, következő jellemzetes czimerrel: közepén egy szarvas, nyállal keresztüllőve, alatta két oldalról két fa, e közt egy méhkas, ezen 6-tos szám kivágva. A magyarázat szerint a szarvas azt jelenti, hogy Kis-Körösön oly erdők voltak, melyekben őzek és szarvasok tanyáztak, a két fa az uraság szücsi és tabdi pusztai két erdjének körisfáit jelzi, a méhkas a rajta levő hatos számmal, hat pusztát jelent, melyet a lakosság akkor bérelt s benne méhszorgalommal foglalkozott; e puszták: Tabdi, Csengőd, Kaskantyu, Kis-Bócsa, Szücsi és Tázlár. Tehát a lakosság mívelési területe nem csupán a belső határon osztott urbérességekből, hanem még inkább az ezen pusztákon foglalt haszonbéres területekből állott. E puszták első bérleti szerződése nincs meg, hanem igenis megvan a városi levél-

tárban 1801. május 27-ről a már újított szerződés, melynél fogva a 6 pusztá bérlete fejében 12,000 frt összeget fizetett a város a Vattay családnak s hozzátartozóinak. Különös érdekességű e szerződésben az, a mint a sok futóhomok apránként befásításáról előrelátólag gondoskodva van.

A város tulajdonképeni határának összes területe ez idő szerint: 12,640 kat. hold. Az egész sík és homokos, és a lakosságnak különböző mód és szerződés által megörökített tulajdonát képezi. Jelesen 1815-ben az ezen év nov. 27-én kelt egyesség szerint urbéri szabályozás vitetvén a földesuri család és a lakosság közt keresztül, ekkor a Mária Terézia urbárium szerint volt telekszám, a nép megszorodásához képest, 70 egész telekre emeltetett. 1842-ben 24 egész telek és 356 zsellér az urbéri terhek alól, melyeket mint mondám, természetben soha sem viselt, örök áron megváltakozott, 50,000 frtban szabadván meg az örök váltság összege. 1846. márcz. 19-dikén Szirmay Ádámmal s érdektársaival kötött adásvevési szerződés szerint, Czebe pusztának felét, 2191 hold területtel megvette örökáron 74,000 frtéért. 1855. nov. 16-án pedig ugyanazon pusztá  $\frac{1}{5}$ -ét, melyet előbb Darvas Ferencztől és érdektársaitól zálogban birt, s mely  $708^{\frac{419}{1200}}$  holdat tesz, örököltette meg 29,028 frtéért. Az 1862-dik évi aug. 29-dikén kötött egyesség szerint végrehajtatván a volt földesurak és urbéresesek közt a legelőelkülönzés, ez úton a városnak adományozottal és a szabadosokéval együtt, jelesen 70 egész volt urbéri telek, a szabadosok stb. részére  $12\frac{1}{2}$  telek, 1032 igazolt urbéres zsellér részére, nyolczával számítva egybe 129 és így összesen  $211\frac{2}{4}$  telek után, telkenként 16 holdjával, 3376 hold jutott a lakosság birtokába. A régi közös legelőből pedig az elkülönzés után 2500 hold a földesurak részére megmaradván, ezt a város az 1863. szept. 17-én kötött egyesség szerint 50,000 frtéért ismét megvette. Végre az 1866. január 15-én kötött egyesség szerint a szőlőket, kerteket, kenderföldeket stb. váltotta meg a lakosság, a királyi kisebb haszonvételekkel és a vásárjoggal együtt, ezekért kikötött összesen 79,560 frt 22 kr. árban. Mind e területek benfoglaltatnak az imént mondott összes határterületben, s rólok a szerződések s egyességlevelek a városi levéltárban őriztetnek.

Feltüntetendő a zsellértelkeknek rendkívül szaporodása. Ezek száma az 1770-ben összeírt 262 számról, 1862-ig 1032-re emelkedett. A fentebb kimutatott összes lakosság között különféle iparosból 229 mester, és igen számos tisztességes rendű foglaltatik. A földművelésre nemcsak a tulajdon határ szolgál, hanem a lakosság egy része a körülfekvő pusztákon részint tulajdon birtok, részint bérletkép még szintén nagy területeket bir.

4. Kis-Kun-Félegyháza, 1743-ban Podráczky György jász-kunkerületi főkapitánysága alatt telepített meg, a mikor leginkább Jász-Fényszaru községi 219 magyar családfő szállotta meg. A megszállással egyidejűleg azonnal szerveztetett a róm.-katholikusok anyaegyháza. 1745-ben az új telep határát felsőbb engedély mellett, a többi jász-kun községekkel közös 500,000 frt váltságdíjból reá esett összeggel megváltván, annak folytán illetőségét minden családfő birtokba vette. Majd a népesség gyorsan szaporodván, a községi birtok Csólyos és Galambos puszták megvásárlásával gyarapítottatott. Ezután oly fejlődés állott elő, hogy a jászkun testvér községek közt csakhamar legnépesebbé lett; minek folytán a Kis-Kunság kerület-háza 1754-ben Halasról ide tétetvén át, a kerület székhelyévé emelkedett. 1774-ben vásárjogot nyert, 1777-ben pedig a mezővárosok közé soroztatott. Most népessége 20,413. E közt 20,000 r. kath. Határterülete a hozzá tartozó pusztákkal, a melyek a belső határral összefüggő testet képeznek, 60,880 katas. hold.

5. Majsa, először 1741-ben a Dorosmához tartozó „Üllés“ nevű pusztán települt a Jászságból, azután Heves és Pest-megyéből gyülekezett magyar lakosokkal. Innen 1745-ben, midőn a Jász-Kun kerületek váltakozása foganatosított, felsőbb rendeletre »Majsa« nevű pusztára tétetett át. Róm. kath. anyaegyháza már 1741-ben, az első település helyén alakítottatott. Most népessége 7517 lélek, mely közt 7,350 r. kath., 1836-ban nyert vásárjogot. Most hetivásárokat is tart. Összes határterülete, a hozzátartozó s egy összefüggő testet képező pusztákkal együtt 31,931 kat. hold. Ez a nép közt kezdettől fogva a megváltás aránya szerint, mint a mikép a többi kun helyeken is történt, oszlik meg, szabad adásvevési használat mellett.

## II. Legújabb sikerült telepítések.

1. Kara - Jenő. Pestmegyének a Tiszára dülő alsó szélén fekszik. Egészen új telep. Jász-Alsó-Szentgyörgy és Jász-Fényszaru város telepítették. Kara pusztá e két városnak régi birtoka, kétfelé osztva 9,631 hold. Jenő az osztatlan Földváry nemzetség pusztája volt, Karának a Tisza felől eső szomszédságában, 7,463 hold területtel. Ezt az alsó-szentgyörgyiek 1852-ben cserélték a Földváryaktól Kis-Szállás pusztáért, a mely nagyon messze esett volt tőlök. Ekkép a két pusztának egy nagy közösségben egyesített határa 16,994 kat. holdat tesz.

Alsó-Szentgyörgy város legelsőbb 1857-ben indítványozta, hogy itt község telepíttessék, s ott, a hol a szentgyörgyi és a fényszarui két Kara érintkezik, és a Törtelről Czibakházára menő országút vágja a határt, kiszakított e célra 200 hold földet, azután Fényszaru is csatlakozván e tervhez, ugyanitt adott hozzá 100 holdat. Ezen 300 hold képezi a község telephelyét. Ez szabályos utcákra szaggatva, 800 □ öles házhelyekre osztatott fel. A határ többi részén, az ahoz joggal bíró törzsközségi lakosok közt, ugyanazon mód szerint létesített az osztály, a mint különben is történt volna, ha az új község nem telepítették. Azonban a 300 holdnyi területből kiszakított még 30 hold a plébános, 12 hold a kántor, 6 hold a harangozó részére; az utcákon kívül 4 hold templom- és piacztérnek hagyatott; községház, paplak s iskola részére szintén adatott egy-egy telek. A többi kiszakított belső telek a pusztában birtokosok és idegenek közt akkép bocsáttatott áruba, hogy egy 800 □ öles telek ára, a pusztában birtokosok részére 20, — idegeneknek 40 frtra szabott, azon kötelezettséggel, hogy a vevő két év alatt tartozott építkezni. Ha valaki két telket kívánt venni, a második telek ára pusztai birtokos részére 40, idegennek 50 frt, kettőnél több telek egy egyénnek nem adatott. Ilyen módon lett 1860-ban megtelepítve a község, ekkor szervezván első előljáráóságát. Most 200 ház van már kiépülve. Vannak még eladó telkek; azután a kiépítettek közt kettős telkek is fordulnak elő: de több telek 400 □ ölesre is szaggattatott.

A települő nép egy része az anyaközségekből, t. i. Alsó-Szentgyörgyről és Fényszaruról került, azok közül, a kik e két



pusztában vették ki birtokukat, sokan ide átköltözvén, vagy megosztzkodtatott gyermekeiket költöztetvén ide. Más rész a szomszéd községekből és a körülfekvő puszták tanyai lakosai-ból került. Az egész tiszta magyarság. — A telepítő két anya-község mindenk előtt azzal segélylette az új telepet, hogy a kiosztott házhelyekért bejött pénzt, a középületek kiépítésére oda ajándékozta; továbbá községi jövedelemkép a korcsmáltatási és tiszahalászati jogot adta át, és pedig a korcsmáltatási jogot nemcsak a zárt községre, hanem a két pusztá egész területére nézve is. Azután a még elkeletlen telkek bérlete a községé. A 16,000 holdat haladó két pusztá, tanyákra van osztva. A közlegelő szintén épen most van felosztás alatt. Egy birtokos kezén a legnagyobb tagbirtok a pusztában 700 hold körül van, vannak azután 500—200 holdas birtokosok is; azok közt, kik tulajdonképbirtokosoknaknevezhetők, túlnyomó az 50 holdas. A nagyobb birtokosok majort s tanyát tartanak. A kisebbek közül szintén soknak tagbirtokán kinn vannak épületei s maguk a birtokosok is ott laknak; mások lakásukat a községben vagy más helyeken tartják; a tanyákon pedig tanyást tartanak. Ez idő szerint a községben bennlakó legnagyobb birtokos 130 holdas. Ily módon a község népessége ma már, a tanyákon szélyel lakókkal együtt, 4000 körül megy.

Maga a zárt község egy hosszú, széles fő-, két hosszú mellék-, egy széles fő kereszt-, és több mellék kereszt-utczával igen szabályosan épült. Főutczája, a melyen az országút megy végig, két oldalt 3—3 soros akácczal kiültetett; többi utczái szintén befásítottak. Az építkezés ugyan többnyire sár- és vályogfalra, azután zsuptetőre történik: de csinos; tágas, tiszta udvarok, gyümölcsfákkal beültetett kertek. Van néhány egészen csinos zsindelyes lakház is, fásított udvarral. A községnek magának 2000  $\square$  öles akácza iskolája van. Az utczák fasorokkal kiültetését a község maga tetette, és számít rá, hogy az jövőben nevezetes községi jövedelmi forrást fog tenni. Van már itt rendes r. kath. lelkész, derék kényelmes új paplak, közönséges község-ház és iskola; elég csinos községi korcsma, egyuttal vendégfogadó.

A r. katolikusok részére már 1860-ban imaház állittatott a község házában, melynek Toldy András szentferencz-rendi

áldozár rendeltetett első lelkészül, a gyülekezet leányegyház-kép a tószegi anyaegyházhoz csatoltatván. 1861. február 28-án segédlelkészi állomás szerveztetett 400 frt évi szabott fizetéssel és szabad lakással. A díszes paplak 1864-ben építettett. A templom most is még csak ideiglenes, a régi községház egészen e célra alakíttatván át: de már 1863 óta van benne orgona. Most a jegyzői lak használtatik községháznak. Az iskola 1862-ben szerveztetett. Azonban még most is igen gyenge. Csak egy öreg tanító van benne. Különben az iskolaépület sem áll még a véglegesnek szánt rendes helyen; az távol a templomtól vett épület; az e célra kiszakított még üresen álló rendes helyen most szándékoltatik új iskolaház építtetni. — Tart a község már heti vásárt, hetenként egyszer, a melyet a szomszéd községek és puszták lakossága folyvást élénkülőleg látogat. Különféle kézműves még most kevés van, alig 20 mester: de évenként szintén szaporodik.

Fő jövődelemforrás a földmivelés, illetőleg gabonatermelés, melyre a körülfekvő sok pusztá jó alkalmat nyújt. De egy része a népségnek dohánytermeléssel is szorgalmasan foglalkozik. A helység közvetlen közelében évenként 500 hold körül szokott dohány alatt műveltetni. Ezen új telep által a környék napszámszükséglete is igen nagy segítséget nyert, valamint a napszámbér megolcsódott. Rendes napszámbér tavasszal 30—40, kapáláskor 40—80 kr.; aratáskor fel egész egy forintig koszt nélkül.

2. J á s z - K e r e k e g y h á z a, új telep-község, Kecskemét, Fülöpszállása és Baracs pusztá közt fekszik. Kerekegyháza pusztá összes területe 20,619 kat. hold. Ennek  $\frac{3}{6}$ -dát Jász-Árokszállás város birta,  $\frac{2}{6}$ -da Kis-Kun-Fülöpszállásé,  $\frac{1}{6}$ -da Kun-Szent-Miklósé. A község a jász-árokszállási részen települt 1860-ban. E birtokot a régi tulajdonos város lakói hajdan legelőnek használták s a különféle barom, az ide 14 mfdre levő anyahatárról járt le a legelő idényre. Azonban az ötvenes évek után, mikor a közbeneső határok, melyeken a baromnak keresztül kellett jönni, többnyire tagosítottak, s a közlekedési utak árok közé szorítottak, sőt egyenes irányuk is sok helyen megtörtetett, e közlekedés igen nehézzé vált. A mellett a pusztai határon a közelebb szomszéd községek lakosai is sok bitangolást tettek,

ugy hogy a tulajdonosok e birtokuknak illő hasznát venni nem tudták. Ugyanazért elhatározott Árokszállás város által e közösen volt birtoknak felosztása. Ez 1856-ban történt. De ugyanakkor elhatározott az is, hogy a pusztán község fog telepíteni. E célra 200 kat. hold szakított ki a homokosabb részen, melyből 870 □ ölével 232 házhely képeztetett. A tagosítási munkát gyorsan folyt. 1857 tavaszán már mindenki új birtokában volt s ugyanezen év szeptember havában a hitelesítés is megtörtént. Ugyanezen alkalomra az újonnan osztott belső telkekre árverezés tüzetett ki. A birtokossági gyűlés egy 870 négyszög öles telek kikiáltási árát 50 forintban határozta meg. Ekkor azonban az árverezés nem sikerült; mert jelentkezett ugyan 2—3 vállalkozó, de azok sokallották az 50 frtban megszabott kikiáltási árt, és az árverés abban hagyott. Erre az 1857-dik évi télen egy gazdasági gyűlésen az az indítvány tétetett, hogy az eladandó házhelyekre nézve ne azon összeget tekintse a birtokosság, a mely a házhelyek árából be fog folyni, hanem azon hasznat, a mely közvetve a községalakítás által a pusztai birtokosok földjei értékének növekedéséből előáll. Ugyanazért egy telek ára 50 forintról 20 frtra szállított le, és a végrehajtással az indítványozó bizott meg. Ezen végrehajtó, félretéve minden sorrendet, a mely a telkeknek egymásután eladásában követhető lett volna, 20 frtjával szabad választás szerint erőlyesen megindította az eladást. Ennek az a gyakorlati haszna lett, hogy a jobb részek gyorsan elkeltek, s egymásután hirtelen emelkedtek az épületek. Ezt látván a község, annál nagyobb kedvet nyert, s ugy megélénkült a kereslet, hogy 1½ év alatt minden telek, még a leghomokosabb rész is el lett adva. Sőt a nagy mozgalom még ezután vette kezdetét, midőn egyik vevő a másiktól vette a telkeket, a mely módon az eredetileg 20 forintos telkek ára 100—300 forintig is felszökött, a mely az építkezést ismét jobban megélénkitette. Igen nevezetes tényezőül szolgált a mozgalom megélénkítésére a megbizott végrehajtónak egy nagyon ügyes fogása. 1859-dik augusztus 20-án Szent-István napján egy nagy bucsut rendezett az új telepen, melyre a körülfekvő községek és pusztai tanyák lakóit nagy reclammal hívta meg. A bucsu minden reményt túlhaladólag sikerült, roppant sokaság gyülekezvén reá

össze. Ekkor megszeretvén az összegyülekezett közönség a helyet, erre tömegesen következtek a telekvásárlások és építkezések is. Ezen bucsu vásárral összekötve azóta folyvást ismételtetik. Kedvezményezte a felépülést azon körülmény is, hogy a települő lakosság a tagosztály szerint megosztott árokszállási birtokosoktól, a beltelkek mellé külső birtokot is kisebb-nagyobb részletekben könnyen vehetett pénzereje szerint. 1863-ban már egészen önálló adóközséggé lett az új telep, 1873-ban pedig az 1871: XVIII t. cz. értelmében nagy községgé szerveztetett. Minthogy, mikép fennebb említettem, a kerekegyházi pusztán, Fülöpszállás és Szent-Miklós városoknak is van birtokuk, ezen új telep megkülönböztetéseül Jász-Kerekegyháza nevet vett fel. Ugyanezen nagyközségi szervezet alkalmával szakadt el egészen Árokszállástól, mint anyavárostól, a melynek gyámsága alá ezen ideig tartozott.

Most 264 házsám van már itt kiépülve. Egyes telkek kétfelé is osztattak. A község alakja hosszúkás négyszeg, 3 hosszú és ugyanannyi kereszt-utczára osztva. A fő-hosszú és fő-keresztutca 20 öl széles. Ott, a hol e kettő metszi egymást, nagy piaczi térség s e körül a középületi telkek vannak hagyva. Ingyen adatott pedig egy telek a községháznak és jegyzői laknak, egy telek községi fogadónak, két telek a római katolikusoknak, kettő a reformátusoknak, mindegyiknél egyik a templom és paplak, a másik iskola számára. A többi utca 10 öl széles. A 20 öles utczák 4, a 10 öl szélesek 2 sor akácczal kiültetvék. Az épületek közt több csinos zsindeyes is van. Szélyel a határban van ezenkívül 132 ház. A lakosság kétezer lelket halad; nagyobb rész rom. kath.; református mintegy 150, ágostai és zsidó mindenik 50 körül.

A római katolikusok előbb Kecskeméthez tartozó leányegyházkép szervezkedtek. 1873-ban curatiakép önállóvá tették egyházukat helyt lakó plébánossal. Ezeknek plebániájok, imaházuk és iskolájuk egy diszes falusias épületben van együtt. Tanköteles gyermekszám már 137, egy fi- és egy leányosztályra különítve. Ezen épület az anyaváros segítségével épült akkép, hogy még 1859-ben, midőn az új telep az anyaváros gyámsága alatt volt, a telkek árából 2000 frtot oly kikötéssel adott az a telepnek, hogy ez anyagvételre fordíttassék, a ki-

építéshez szükséges kézi- és írás-napszámot pedig az új telepések szolgáltatassák. Kikötöttetett egyszersmind, hogy ezen így épült iskolában a tannyelv kizárólag magyar legyen. A végleges templomtér ezenkívül van kihagyva, s annak épülése még ezután várandó. A plebánia alapítványát a lelkész részére 22, azonkép a kántortanító részére is 22 hold föld teszi 1200 ölével. A reformátusoknak Kecskeméthez tartozó leányegyházuk van iskolával. Ezek iskolájukat, a tanító-lakkal együtt az ingyen kapott egyik telken maguk erejéből építették.

1860-ban viszont azzal tanusította Árokszállás anyaváros az új telep iránt pártfogását, hogy ugyancsak az eladott telkek árából ismét 2000 forintot egy községi vendégfogadó építésére adományozott, mely a főtéren diszesen ki is épült; azután pedig ezen épülethez hozzáajándékozta a királyi kisebb haszonvételi jogot. Ez vetette meg tulajdonképen a község önállóságát, mert ez képezi ezuttal a fő községi jövedelemforrást, a fogadó bérlete az italmérési joggal kapcsolva, ez idő szerint 2700 forintot tevéen. És az új község az önállóságot és jövedelmet még eddig nagy ügyességgel és takarékoszággal használta fel. Eddig szerzett már egy községházat, egy csinos falusi jegyzőlakot, ezenfelül 1613 forintot tőkésített. A községi két telek még szintén üresen áll. Még nem volt arra szükség, hogy a lakosságra a közszükségletek miatt községi pótladó vettessék. Remélhetőleg ezután sem lesz. Az utcák befásítása itt is községileg vitetett végbe, s jövőre ebben szintén nem megvetendő közjövdelmi forrás áll kilátásban.

A lakosság  $\frac{3}{5}$  része magyar,  $\frac{1}{5}$  német,  $\frac{1}{5}$  tót eredetű, de ma már az egész úgy el van magyarosodva, hogy a különböző eredetűeket viseletre és nyelvre alig lehet megkülönböztetni, az új ivadék pedig bizonyára már egészen tiszta magyar lesz. Származásra legtöbb került a pusztán volt régi dohányosok közül és a szomszéd magyar községekből; Árokszállásról, mint anyaközségből szintén kerültek, de aránylag nem sokan; a németek Berczel és Vecsés pestmegyei községekből, a tótok Sziléziából, Morvaországból, azután Trencsén és Árva megyéből kerültek, kik nagy részben napszámosokkép jutottak a vidékre.

Most már az új telepnek Árokszállással, mint anyaközséggel semmi különös összeköttetése nincs. Az odavaló pusztai

rész, adóközségkép az új telephez van csatolva: de ebbeli birtokaikat az árokszállásiak már nagyrészen eladogatták; alig van még 28 régi jász birtokos. Legtöbbet kecskemétiak vettek meg. De helybeliek is szép mennyiségben vásárlottak össze, és a birtokoknak még most is gyakori változásuk van. A talaj nagyrészen könnyű homokos; de találkozunk tiszta buzatermő sűrű fekete földek is. Legnagyobb birtokos a határban ezer holdas. Vannak azután 300 holdas birtokosok többen. A 40 holdon felül birtoklók száma 225. Fő kereseti ág a szántásvetés. Közlegelő nincs. Csak magántársasági közös legelő van valami 300 hold, a melyet egyesek, társaságba állva, vásárlottak, holdját 11 forintjával. Szőlő is van már 131 kat. hold kiültetve, a község közvetlen közelében. A nép szorgalmas, jó munkás, s erkölcsi tekintetben is elég dicséretes. Apró tolvajlások egymásmásszor fordulnak ugyan elő itt is: de nagyobb bűntény eset igen ritka. Kitűnő a tisztaság, a melyet a lakosság háza környezetében követ. A fásítást nagyon kedveli. Nemesak az utcák nagy szorgalommal befásítvák, hanem a beltelki kertek is. E részben a telephely igen szerencsés. Közvetlen a felső ritka homokréteg alatt már 2—3 lábnyira márgás agyagos talaj van, melyet az alma- és körtve-félék különösen szeretnek: de a meggy, cseresznye, szilva szintén jól díszlik, csak a barack-félék nem kedvelik a talajt egészen. Némelyeknek már nagyterjedelmű szép gyümölcsöseik vannak, melyek nevezetes jövedelmi forrást is képeznek. De általában az egész népség kedveli és szaporítja a gyümölcsfát. Van 1740 □ öl községi faiskola. A határban szerteszéjjel szintén sok szép fa-ültetvény van, Különösen maga a község ugyszólván egészen erdőben fekszik. Mindjárt alatta terül az említett legnagyobb birtokos Farkas János ur új erdeje, a ki 1000 holdas tagjából szántóföld és kaszálókép csak mintegy 400 holdat használ, a többi könnyű homokos rész legelő térségekkel szakgatva, legnagyobb részben sugárnövésű fiatal akáczerdővel van betelepítve, helylyelközzel tölgy és fenyő, azután nagyobb mennyiségben nyáras is fordul elő.

Iparos eddigelé még csak 2 bognár, 4 kovács, 2 szabó, 2 asztalos, 5 csizmadia, összesen 15 mester van. Kis boltos kereskedő van 3.



Hátrányára van az új telepnek, hogy minden közlekedési vonaltól félre esik. Kecskemét jó két mértföldre van ide. Ez a legközelebbi piacz és vasuti állomás. Oda árok közé vett töltött út vezet ugyan innen: de ez sáros időben ugyyszólván járhatatlan s mihelyt nem porzik, mindenki örömetesebb megy a gyepen és homokon keresztül-kasul járó csinálatlan mezei úton. — A legközelebbi megyei postaút az izsáki oldalon  $\frac{3}{4}$  mrtfdre vonul el innen. Arra is nagy homok van. Ugyanarra és szintén olyanformán van a Duna és Tisza összekötésére tervezett csatornavonal. Ehhez lehetett és kellett volna az új községet közelebb tenni. A leendő pest-zimonyi vasutvonalhoz is erre közeledhetett volna. A török világ előtt is volt a kerekgyházi határon község. Ez nem itt, hanem a mostani fülöpszállási részen volt, csakugyan közelebb a közlekedési vonalhoz. Hiba ennél fogva, hogy az új község helykiválasztásában főkép az határozott, hogy beltelkeknek futó homokos rossz rész osztassék ki. Az új község fekvése azonban szép; van jó levegője és egész területén igen jó vize, gyümölcsfa-tenyésztésre igen jó talaja; ha tehát népe szorgalmát, takarékoságát és jó erkölcsét megtartja, közönséges mezei községi kifejlésre ezen félreeső helyen is van szép jövőndője.

Ezen irányban tanulmányozván a viszonyokat, nagyon szembe tűnt az, hogy egy ilyen új, bár 2000 lelket számláló, de minden forgalmas közlekedési vonaltól félre eső községben a regale-bérlet 2700 frtnyi magasságra emelkedett, mely annyival magasabb összeget tesz, mert a községben ezenkívül a jász-kunok közt általában fennálló jog szerint, minden háztulajdonosnak, saját termésű borára nézve, saját házánál félévi szabad koresmáltatási joga van. Azonban a magas bérletre azon fölvilágosítást nyertem, hogy a lakosság igen mulató ugyan s vasárnaponként, télen-nyáron, egyaránt a férfai, nője, a ki csak teheti, a koresmában tánczol, s most is két cigány banda él meg a faluban: de a nép azért nem részeges; a fogadó évi borfogyasztása 300 akó körül van; és a bérletet főkép a nyári pálinkafogyasztás emeli. Ez éven át 400 akó körül tesz; fogyasztásának legnagyobb része a takarási nyári hónapokra, és a fogyasztott mennyiség túlnyomólag a körül-

fekvő nagyterjedelmű pusztákon a takarási munkára összesereglett idegen munkásnép rovására esik.

3. Lajos-Mizse, pusztai község Kecskemét és Örkény közt, mindeniktől 2 mrtfre fekszik. Mizse északi részét teszi az egy adóközségkép egyesített pusztának. Hajdan nevezetes kún székhely volt, a mely székhöz Kún-Szent-Miklós is tartozott. A török világ alatt elpusztult. A határ középtáján, az erdő alatt most is látszanak régi templomának romjai. Lajos a kecskeméti és körösi határokkal szomszédos déli részt foglalja el, átszelve a Pestről Kecskemétre vezető megye- és posta-út által. E mellett esik a régi füldeáki nevezetes mezei fogadó, vagyis nagy csárda. Ugyanitt azelőtt postaállomás is volt, váltással Kecskemét és Örkény közt. Szintén régi falu volt. A füldeáki csárdához közel vannak régi templomának romjai. A török világ után mindkét pusztát a jászberényiek birtokába került, melyhez a szomszéd Bene pusztának ugyanazok birtokához tartozó fele is csatoltatott. Az így alakult hármas pusztai összes terület 29,764 kat. hold.

E pusztára nézve még 1856-ban elhatározta Jászberény város, hogy ott új község telepíttessék s e célból szabályos házhelyek osztassanak ki, annyival inkább, mert 12 év múlva lejárván a puszták, ekkor létezett felosztásának határideje, a leendett új kiosztásnál kilátásban állott, hogy a birtokos lakosok közül is sokan fognak találkozni, a kik előtt ugyanott házhely, illetőleg belső községi lakház birása kívánatos lesz, a mire előkészülést az előjáróság is czélszerűnek ítélte. Ugyanazért tervezet-készítésre bizottság küldetett ki, a mely elkészítvén és benyujtván tervezetét, azt a gazdasági közgyűlés 1856. július 6-áról kelt jegyzőkönyv 248-dik száma alatt elfogadta. Ehez képest 800 hold terület jelöltetett ki az új telep helyéül a kecskemét-örkényi út két oldalán úgy, hogy ennek fele az út baloldalán azonnal kiosztassék, másik felének kiosztása pedig a jobboldalon akkorra hagyassék, majd mikor 12 év múlva a puszták új osztás alá kerülnek. A telepedési hely központja a füldeáki fogadótól 400 öllel feljebb jelöltetett ki, mely egyszermind a hármas pusztának is mintegy központját képezi. A kiosztásra ekkép kijelelt terület közepén: imaház, lelkészlak és iskola-helynek szélességben 8, hosszúságban hat

láncz tér hagyatott ki. Azután azon tervezettel, hogy a leendő község inkább az országút hosszában nyúlják, mintsem attól szélesen befelé terjedjen, egy-egy utca hosszában 20 öl széles és 40 öl mélységű s ekkép összesen 800□ ölnyi területtel, 120 házhely szabotott, minélfogva mindenik oldalon három-három s így összesen 6 hossz-utca fogott volna lenni. Ugyanakkor elhatároztatott, hogy mihelyt ekkép az új telep helye mérnökiileg tervszerint felosztva lesz, a kiosztandó telkek a körülfekvő községekkel alkalmasan tudatott, s hirlapilag is köznyilvánosságra hozatott árverés útján bocsáttassanak áruba, a kikiáltási ár négyszegölenként a főutczában 12, az utána következő másodikban 10, a harmadikban 8 krban szabotván meg, világos kijelentésével annak, hogy e telkek után legelő, vagy legeltetési jog nem jár; az így eladandó telkekért bejövő ár pedig egyuttal egy, a Jász-Berényben ekkor épülőben volt kaszánya befejezésére határoztatván fordittatni.

Ezen határozatok folytán ugyanakkor a telephely mérnöki felosztása csakugyan megtörtént, nemcsak, hanem az árverelés is többször megkísértetett. Azonban ezen tervezet nem sikerült, mert a vállalkozó közönség a megszabott kikiáltási árt, a melyen alól a telkek nem voltak adhatók, sokallotta. A tervezett telephelyen azóta is csak valami 30—40 ház épült ki. — Azonban a puszták, az előbb rajtok 20 évi közökben gyakorlott ideiglenes felosztás alól 1868-ban kikerülván és véglegesen felosztatván, sőt ennek folytán belölök sok örökárú eladás útján új birtokosok kezére is kerülván, az így keletkezett majorkok és tanyák által népességök úgy megszapordott, hogy ma 2000 lelket halad, 1878-ban pedig a pusztai község egészen nagy községileg szervezve magát, az anyaközségtől elvált; egyházi szervezetét is rendbehozta, és most ismét ott áll, hogy a telep létesítését most már ilyenkép foganatosítsa.

### III. Az eredmény rövid levonása.

Az előterjesztettekől szorosan a telepek sikerülésének kérdésére felelve és megbizatásom szerint a telepítések körül egyébként is tett tanulmányaim kapcsában, a következőkben vonom össze igen röviden az általános eredményt.



1. Ezen telepek által is igazolva van az új telepek alakítása körül általában szem előtt tartandónak mutatkozó azon főelv, hogy a telepítő népességnek lehetőleg egy nemzetisége, egy valláshoz tartozása és egyuttal a vallási községnek is megalkotása sikeresíti az eredményt.

2. A sikerülés mindenesetre elegendő népszámot igényel. A csekély népszámmal kezdeményezés nagyon sokára engedne kívánt eredményhez jutást.

3. A régi községből bizonyos számú népességnek kivonása nem vonja maga után ott a népnek mulhatlan apadását. Jász-Fényszaru régebben Félegyházának, legújabbán Kara-Jenőnek adott népet, a nélkül, hogy ezt az anyaközség a többi vele egyenlő községek irányában megérezte volna.

4. Ellenben nem ritka arra az eset, hogy az új község gyorsan meghaladja a neki népet adott anyaközséget. Ez az eset Félegyházánál Fényszaru, Kecelnél Miske irányában. De hogy az új telepi vérfrissítés általában igen jó hatású a fejlődésre, azt bizonyítja Félegyháza és Majsa példája az összes Jászság és Kunság irányában is. Félegyháza, a legújabb telepeket kivéve, melyek még e tekintetben szóba sem jöhetnek, legfiatalabb az összes jász-kun községek közt, mégis legmagasabbra emelte népszámát. Majsa aránylag szintén elég magasra felküzdötte magát, a nélkül, hogy határterületeknek a többiek mellett levő nagyságával volna ez különösen indokolható. Ezek főelőnye különösen határaik összefüggő együttlétében mutatkozik a többi szétszórt pusztákkal bíró jász-kun községek felett.

5. Az új telep kezdetben mindenesetre némi ápolást és gondozást igényel. De ha a telepítő anyaközség teszi ezt, az még áldozatának jutalmát is bizonyosan megkapja. Példa erre Jász-Alsó-Szentgyörgy, Fényszaru és Árokszállás egyaránt, a melyek pusztai birtokaiknak értékét valóban többel emelték a telepítés által, mint a telepítésre fordított áldozat. Nemcsak a munkaerő könnyebb szerzésében mutatkozik ezen nyereség, hanem közvetlen a pusztai birtok tényleges árának emelkedésében is. Mindenik község lakosai a megtelepített pusztán volt birtokaik nagy részét idegen vevőknek eladták. Valóban oly tömegesen és oly áron el nem adhatták volna, ha a telepítést nem eszközlik. Ily értékemelkedés egyesek nagy

pusztai birtokain még nagyobb figyelmet érdemel, s a bár nagyon olcsón, vagy szintén ingyen adott belső telkekben állható áldozatot üzleti szempontból is nagyon behozza.

6. Ugy mutatkozik, hogy mostani viszonyaink közt elég a telepítést csak belső telkek alakításával kezdeményezni. Az adóközségkép hozzácsatolás és most már szabad adás-vevés folytán maga alakul hozzá a külső határ, mint ez Kara-Jenőnél és Kerekegyházánál is tényleg beállott. E tényállás nagyon megkönnyíti az új telepítés eszközölhetését.

7. A regale az, a mely az új telepnek legbiztosabb s legilletékesebb közjövedelmi forrásul szolgálhat. Ennek értékét és jövedelmét az új telep emelkedése maga hozza meg. Nem oly ajándék az, a melyet a telepítő község vagy magános birtokos készpénzben ad; hanem legnagyobb részben olyan új vagyon, a mely éppen a telepítés folytán áll elő.

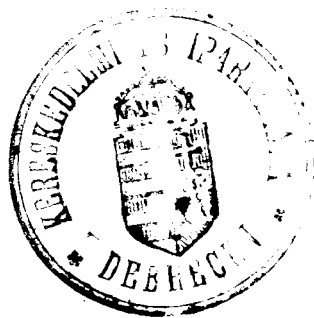
Mielőtt befejezném előterjesztésemet, melylyel éppen a fontos kérdés minél világosabb tisztázása tekintetéből, még a részletekben is igyekeztem egyenesen és szorosan csak a telepítési ügy körül maradni, s ezen okból az általános gazdasági viszonyokat is csak röviden és csupán a telepsikerülés kérdésével szoros kapcsolatuk szerint érintettem, tisztelettel jelentem, hogy kirándulásomban mindamellet nemcsak az általános, hanem a közelebbi gazdasági viszonyokra is igyekeztem figyelemmel lenni. Kutattam jelesen, hogy különösen az új telepek a régi községekkel szemben, micsoda viszonyt mutatnak a gazdaság különböző ágainak fejlődésére, főképp pedig és első sorban az állattenyésztésre nézve. Megvallom azonban, hogy e részben éppen az ismertetett községek közt a régiek felett különösen kitűntetendőt nem találtam. Kis-Harta most is tisztán, jól és szorgalommal műveli földjeit; de a földművelési ügyességben és szorgalomban a régi Duna-Pataj, Foktű, Fajsz stb. kertészkedő népe neki semmit sem enged, közlegelőjét pedig Harta éppen úgy felosztotta és terjedelmes szarvasmarha gulyáit s juhászatát éppen úgy megszorította, mint a szomszéd régi Solt, a nélkül, hogy az istállózást és szerzett új, valamint az egyesek közt kiosztott birtokain a takarmánytermesztést nagyobb mértékben kiterjesztette volna, mint például Sziget-Sz.-Miklós szintén régi magyar község. Hajdanában a terjedelmes nagy határok, mint

Félegyháza, Majsza, Keczel, Kis-Kőrös, habár nem is határuk nagyságához és az általuk bérelt puszták terjedelméhez képest, de menpyiségre nézve legalább kitűntek az állattenyésztésben; ma épen úgy a szemtermelő gazdaság vett ezeken erőt, mint akárhol másutt. A legújabbakul ismertetett két telepen, Kara-Jenőn és Kerekegyházán, a régi közös pusztai birtok felosztása s egyes tulajdonosok kezébe jutása folytán, maga a földmívelés szintén terjedt és emelkedett; de az állattenyésztés hasonlólag visszament. Jelesen Kara-Jenőn még a lefolyt évben a gulya 1500, a ménes 880 darabot számlált, sertés 600, birka 3000 körül volt; csekély az 16,000 holdnyi határterülethez képest; de a közlegelő most itt is felosztatván, valószínűleg még ez is lejjebb apad.

Azt, a mit különösen a jobb gazdasági községekben oly örömet kerestem volna, hogy azok az istállózás gondos felkarolása kapcsában a faj-marha nevelésre törekedjenek, a legújabb telepítésű községekben épen nem találtam.

GALGÓCZY KÁROLY.





## A GAZDASÁGI SZABADSÁG ÉRVÉNYESÜLÉSE ANGLIÁBAN. \*)

Hogy Anglia politikai és gazdasági intézményeiben és intézkedéseiben nem követi mindenkép az elméletek utasítását, hogy ellenkezőleg az elméleteket gyakran kényszeríti a gyakorlati élethez alkalmazkodni, az számtalanszor és illetékes bírálók általmeg volt jegyezve. Azon fogalmak, melyeket az angol államjogról, különösen Montesquieu által terjesztettek, sokban hiányosaknak bizonyultak, mert az angol állam közintézményei tényleg nem oly egyszerű mechanikus elveken nyugszanak. Az erők egyensúlya, a hatalmak kombinációja, a selfgovernment, a budgetmegszavazás körül mennyi a hibás felfogás, az erőszakos magyarázat! Nem akarjuk itt ennek okait keresni; ha megnézzük azok sorát, kik Angliában foglalkoznak a politikai tudományok művelésével és kik másutt a fentebbi jelenség megmagyarázására egy fontos körülményt észre vehetünk. Angliába különben az intézmények és intézkedések a gyakorlatban gyökereznek, az élet parancsszava szerint fejlődnek. Nagyban hasonlít e tekintetben amaz ország a régi Rómához, hol a jogi szabályok a praetori jog útján mindig simultak az élet soknemű követelményeire és azzal összhangzásba iparkodtak jutni.

A következő sorok feladata néhány példával megmutatni, mily irányban és terjedelemben érvényesült Angliában a gazdasági szabadság elve és mennyiben tér el még Angliának jelenlegi gazdasági állapota a gazdasági szabadság eszményétől. A rendelkezésre álló anyag nem engedi, hogy e thema fejtegetésénél

---

\*) Felolvasztatott a m. tud. akademiában 1879. január 13-án.

kimerítő teljességre törekedjünk, de a cél amugy is el lesz érhető talán, a világszerte elterjedt nézetet Anglia gazdasági intézkedéseinek irányáról pótolni és talán némileg módosítani. Azonban helytelenül fognák fel ez értekezésemet, a kik abból azt a következtetést vonnák, mintha bebizonyítani akarnám, hogy Anglia a gazdaság terén elmaradt volna a gazdasági szabadság létesítésétől; a mit kimutathatni vélünk, egyszerűen abban áll, hogy Anglia nem feltétlenül valósította a gazdasági szabadság eszményét minden téren és minden fentartás nélkül, hogy a gazdasági szabadság valósítását nem az eszményi, hanem utilitarián és politikai jelentősége szerint ítélte meg. Hiszen már Gneist mondta, hogy Angliában minden elvhűség megszűnik, ha gyapotszövetek terjesztéséről van szó. Anglia a gazdasági szabadságban nem axiomát, eszményt látott, melyet mindenkép valósítani kell, hanem problémát, melynek megoldása óvatosságot, tapintatot követel. Végre pedig a következő sorok azt akarják mutatni, és ennyiben restrictiv irányzatuk van, hogy Angliában tényleg még a jelen időben számos intézmény áll fenn, mely a gazdasági szabadság elvével nem egyezik.

A gazdasági szabadság elvének felállítása a tizennyolcadik századba esik. A munka és tőke, de különösen ez utolsó nagyon alkalmatlannak találta a részint feudális, részint abszolutistikus békókat, melyek alatt sinlődtek. A végletek érintkeznek; a szolgaság nyomása alatt a szabadság után vágyódtak, de nem a társadalmi szabadság után, mely egyedül biztosíthatja a kultúra fentartását és fejlődését, hanem a nyers természeti szabadság után, mely semmi szabályt nem ismer, semmi korlátot, semmit önszeszélyn kívül. Ezen elv átvitetett a gazdaságra is és annak minden körére. A föld szabad legyen a feudális terhektől, szabad legyen mint az ember, — mint a forradalom alkotmánya mondja, — azaz tetszés szerint mivelhető, vagy elhagyható, feldarabolható és összesíthető, javítható vagy kiszívható, nagyuri kertekké átalakítható, vagy csak burgonya-gumókkal beültetve legyen. Ezt követeli a gazdasági szabadság a földdel szemben. Szabad legyen továbbá a munka. Mindenki tetszés szerint választhassa a foglalkozását, akár tanulta, akár nem; gyárthasson jó vagy

rosz gyártmányt, mindenki dolgozhasson, vagy dolgoztathasson tetszés szerinti korban, még akkor is, midőn a testi erők még nem alkalmasak, dolgozzék tetszés szerinti időben — éjjel, nappal — tetszés szerinti helyen — egészségtelen gyárakban, veszélyes bányákban stb. — tetszés szerinti anyaggal és eszközökkel stb. Ebből kifolyólag szabadon válassza lakhelyét, nősüljön stb. A kereskedelem is egészen szabad legyen. Az árúk bevitele és kivitele szabad, a hajózás szabad, a bankjegykibocsátás szabad, az árúk eladása szabad, a kamatláb meghatározása szabad. Ezen elvből azon negatív következtetés foly, hogy az állam tartózkodjék az egyének gazdasági ügyeibe avatkozni, mert az egyének önérdékök által legjobban fognak vezetetni, legbiztosabban fogják elérni gazdasági céljaikat. Következik továbbá az, hogy a munkamegosztás nemzetközileg szerveztessék és minden állam csak azon termelési ágakkal foglalkozzék, melyek tekintetében másokkal szemben bizonyos előnyei vannak.

Ezen tan általánosabb és behatóbb tárgyalását először Franciaországban találta, az idealistikus társadalmi rendszerek klasszikus hazájában; képviselték pedig Helvetius, Quesnay, Turgot, Galiani, Mably, kik mindannyian a szellem legfényesebb fegyvereivel harcoltak az új eszmék mellett. Azonban Angliában is gyökeret vert a gazdasági szabadság elve — a gyakorlatban kifejlett monopolistikus rendszerek mellett — és végre egy nagy tudományos rendszer alapköve lőn, mely Smith munkájában először hirdettetett a gazdasági bilincsek közt vajudó társadalomnak. És ezen mű irányadóvá vált a tizenkilencedik század ujjaalkotási munkájánál is. A francia encyclopädisták szélsőségére nemsokára a forradalom rationalismusa következett, erre a restauratio egyrészt reactionarius, másrészt szocialistikus iránya; Anglia elfogadta a Smith-rendszer következményeit, melyeknek jelentékeny gyakorlati értéke volt Angliára nézve. Azonban ez irány csak a jelen század második negyedében érvényesül, ekkor is fontos modifikációkkal és egyáltalában nem kizárólag, mivel vele párhuzamosan egy ellenkező áramlat is észlelhető, mely ugyanakkor nem kevesebb befolyással volt a törvényhozásra, mint a gazdasági szabadság rendszere. Értekezésünk feladatánál fogva itt csak azon jelenségekre reflektálunk, melyek azt mutatják, mennyiben tértek el Angliában a gazdasági sza-

badtság rendszerétől, és mennyiben hódoltak az azzal nem kongruens nézeteknek.

Nem vizsgálván azt, mily számos akadálya a gazdasági szabadságnak áll még fenn a magánjog terén — p. nők vagyoni jogai — lássuk mindenekelőtt, mikép érvényesült a föld szabadsága? Angliának földbirtok-rendszere még jelenleg sem felel meg a francia forradalom által felállított eszménynek: a föld szabad legyen, mint az ember. Nem akarunk arról szólni, hogy a tizedek végleges megváltása csak 1838-ban mondatott ki kötelezőleg, hanem leginkább reflektálunk azon tényre, hogy az Angliában még fentartott primogenitura és az elterjedt hitbizományi rendszer a földet bizonyos tekintetben feudális állapotban tartja vissza. Míg a többi európai államok a különbséget ingatlan és ingó tárgyak közt — különösen az örökösödési jogban — jogilag eltörölték, addig Anglia mai napig fenntartja a »real property« és »personal property« közti jogi különbséget és míg az egyik a kapitalistikus forgalom szesélyeinek korlátlanul alá van vetve, addig a földbirtok nagy része megkötött állapotban van. A mi a gazdasági szabadság fontos következményeként mutatkozik, a tőkék mozgékonyága, az a földre nézve hiányzik és így a földbirtok, mint termelési eszköznek, sorsa nem a legnagyobb gazdasági előny elve szerint alakul, hanem elavult társadalmi és jogi felfogásoknak megfelelőleg. Ezen viszonyok fentartása pedig nem marad súlyos hatás nélkül a közgazdaság egész folyamára. A föld tényleges haszonélvezői nincsenek eléggé érdekelve nagyobb és csak későbbi hasznot hajtó javítások iránt, a jövő tulajdonos nem bír rendelkezési joggal, a földbérlők a kedvezőtlen tenant right nyomása alatt állanak, a mezőgazdasági munkások a föld összesítése folytán kóborlókká válnak — mindmegannyi akadálya a mezőgazdaság teljes felvirágoztatásának.

Ezen rendszernek következménye, hogy Nagybritániában 2184 egyén kezében van 38.875,522 acre föld, azaz 2.815,542-vel több, mint fele az egész országnak, a fővárost kivéve; ezek közül ismét 421 bir 22.880,755 aceret, vagyis 4.850,765 acreval több, mint negyedrészt az egész országnak. És ezen rendszer következménye az adótehernek lehető áthárítása az alsóbb osztályokra, mit az indirect adók roppant nagysága bizonyít,

ebből származik a pauperismus, a kivándorlás és sok más baja az angol társadalomnak. És daczára ezen körülményeknek, daczára annak, hogy Blackstonetól Millig számos kitűnő államférfiu ezen intézmény ellen felszólalt, Anglia a gazdasági szabadság elvét e téren nem valósította!

És megegyeznek-e az irhoni mezőgazdasági viszonyok a gazdasági szabadság elvével? Mégis fentartják, daczára annak, hogy itt az angol földbirtok-politika eredményeket szül, melyek legjobban azonírtózatot számokban találják kifejezésüket, melyek szerint a népszám, mely 1841: 8.196,597-et tett, leszállt:

1851: 6.574,278,

1861: 5.798,967,

1871: 5.412,397-re.

Miképen érvényesült az iparszabadság? Tudvalevő dolog, hogy Angliában a czéh-rendszer sokkal korábban szűnt meg, mint a legtöbb kontinentális államban. A mi abból fenmaradt és a mi az iparszabadság mintegy utolsó gátja volt, csak az Erzsébet királyné alatt hozott tanonecz-törvény. A tanonecz-törvény az ipar gyakorlását hét évi tanidőtől tette függővé. Ezen feltétel igen kényelmetlen volt a fejlődő nagyiparra, melynek szüntelen ostromlása következte — és ehhez az új Smith-féle nemzetgazdaságtan igen éles fegyvereket szolgáltatott — a czéhrendszer ez utolsó maradványa is 1814-ben romba dőlt. Angliában tehát ez időtől fogva a teljes iparszabadság elvét ismerték el a törvényhozásban. Azonban tévednénk, ha abból, hogy a törvény az iparszabadság elvét sankcionálta, azt következtetnők, hogy az tényleg létesült is. A tanonecz-törvény eltörlése igen sérelmesnek tartatott a munkások által, és a mit a törvény nekik többé nem nyújtott — védelmet a tanulatlan kontárok és az általuk előidézett bérleszállítások ellen, — azt maguknak az önsegély útján biztosítani törekedtek. Az 1825 óta keletkező trades-union egyik főfeladata lett, a régi tanidőt megint visszaállítani, és ezen szempontból megtiltják tagjaiknak oly gyárakban dolgozni, hol tanulatlan munkások elfogadtatnak. Ezen eljárás által tehát ismét a korlátlan iparszabadság megszoríttatik és az alkalmazás függővé tétetik a trades-union által megszabott tanidő kimutatása által.

De a teljes iparszabadság — azaz a jog, a munka helyét,

idejét, eszközeit tetszés szerint választani — hasonlókép lényegesen megszorítottatott és pedig a gazdasági politika egyik legfontosabb ágában. A gyári törvények annyi ponton akadályozzák az ipar gyakorlását, annyira ellenőriztetik állami közegek által, annyira korlátozzák a vállalkozókat a munkások alkalmazása, a munkaidő, a bérrendszer tekintetében, hogy az iparszabadság mértéke mindenesetre leszállt azon fokon alól, melyben azt az orthodox iskola követelte. Nem is említve, hogy itt is az angol szegény-törvények a munkaszabadság érvényesítését lényegesen befolyásolják.

Mikép érvényesült a kereskedelem szabadsága? Mi sem természetesebb, mint hogy Anglia, mely nagy találmányok, az iparos tőke gyors szaporodása és más kedvező körülmények alapján saját iparát a többi államok iparánál jelentékenyen túlemelte, az ipar védelmére beviteli vámok által nem szorult. — Ha megtekintjük az angol külkereskedelmi lajstromokat, azt látjuk, hogy gyártmányokból jóformán semmi bevétel nincs. A beviteli vámok eltörlése ily körülmények közt csak annyi, mint ha tavasszal, midőn a nap különben már elég meleget ad, a kályhát nem fűtjük többé. Anglia is, mikor az ipar erőtfeljesztő tavasza beköszönt, nem fűtötte többé mesterségesen gyárait. De kérdés, ugyanazt tenné-e, ha az ipar ily erős, ily kifejlett, ily minden versenyen túltevő nem lenne? Ez még nem bizonyít a mellett, hogy a kereskedelmi szabadság feltétlen jótékony hatása elismertetik és gyakorlatilag is elfogadtatik; sőt azon támadások, melyek a legutolsó években Angliában a gazdasági szabadság és különösen a freetrade ellen intéztetnek, nem is a szabadság helyességének bizonyításával utasítatnak vissza, hanem annak bizonyításával, hogy e rendszer Angliára nézve előnyös volt. Azonban sok irányban a gyakorlati eljárás a kereskedelmi szabadság elvétől lényegesen eltér. Vegyük például a vasuti üzletet. Nem szólunk azon intézkedésekről, melyek tétettek a vasuti rendszet szempontjából. De az állam ennél tovább ment és számos ponton érvényesítette befolyását a gazdasági szabadság elvének daczára. — Megszabta, miszerint a vasutak fusiojánál mindig csak az alacsonyabb díjtételek tartathatnak fenn; a vasutak felelősségét baleseteknél élesítette: megtiltotta, hogy a vasutak 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-nyi

osztaléknál többet fizessenek; kényszerítette őket olcsó munkásvonatok (parliamentary trains) berendezésére stb. De ha Anglia eltörölte az iparcikkekre vetett védvámokat, azonban fentartotta a magas pénzügyi vámokat, nem hiusítja meg ez által ismét a kereskedelmi szabadságot? Mert a gyakorlati élet szempontjából kétségtelenül meglehetősen közömbös, vajjon mily okok és érvek alapján korlátoltatik a kereskedelmi szabadság: a tény azért mindig az fog maradni, és azért egy ország, mely három ötödét jövedelmének fogyasztási adókból és pénzügyi vámokból veszi, hatalmas kivételeket enged a kereskedelmi szabadság alól.

Tekintsünk másfelé. Daczára annak, hogy Angliában leggyorsabban fejlődött a tőke nagyhatalommá, az állam a legújabb időkig és tovább mint más európai törvényhozások, megtagadta elismerését a társulás azon alakjától, mely épen a tőkeuralom specialis alakzata és szülöttje: a korlátolt felelősséggel járó részvény-társulatokat. A részvény-társulat azon alakja, mely különösen a kontinensen van elterjedve, a mely tulajdonképen nem egyének, hanem tőkerészletek társulása, a mely az egyént egészen háttérbe szorítja, és csak tőkebefizetése erejéig veszi igénybe, jogok és kötelezettségek tekintetében, — a részvény-társulat ezen alakja Angliában csak 1856-ban lett törvényesen elismerve, holott azelőtt a részvény-társulat tagjai is „unlimited“ korlátlan felelősséggel birtak. De az állam nem avatkozása ezen klasszikai földjén, hol a tudomány leghangosabban hirdette azon tant, hogy mindenki magáról gondoskodik, a mint legjobban is az gondoskodhatnék, még ekkor is, tehát 1856-ban, midőn a korlátolt felelősséggel járó részvény-társulatok Angliában is elismertettek, az állam szükségesnek látta parancsolni, hogy minden ily társulat czégébe felvegye e szót „limited“, hogy ilykép mindenki tudja már eleve, hogy ezen társulat tagjai csak korlátolt felelősséggel terhelhetnek. — A kereskedelmi szabadság merev elvének meg nem felelőnek találjuk továbbá azt, hogy Anglia még mai napig fentartja a kamatmaximumot bizonyos adósságokra nézve. De még tovább vitte őt a viszonyok kényszerhatalma Indiában.

Anglia az Indiában fejlődött roppant uzsora megszüntetésére maga iparkodott a kisebb parasztoknak kölcsönöket nyuj-

tani, hogy a magas kamatlábat, mely 100%-ig felrugott, le-  
szállítsa. Sőt megtevéen ez első lépést, természetesen szükséges-  
nek találta a kölcsön biztosítására a magángazdaságokat ellen-  
őrizni, a jó gazdaságra luzditani stb. Tehát igen mélyen  
belenyúlt a magántevékenység noli me tangeréjébe.

Mikép érvényesült a gazdasági szabadság a bank-törvény-  
hozás terén? Ismeretes, hogy Angliában 1825-ig részvény-  
társulati bankok nem bocsáthattak ki bankjegyeket; csak hat  
személynél kisebb társulatoknak volt ez megengedve, minek  
következtében a bankjegy-kibocsátás igen kis mértékre szorit-  
tatott. 1825-ben a parlament megadta a bankjegy-kibocsátás  
jogát részvény-társulati bankoknak is, csak azon megszorítással,  
hogy az angol bank monopoliuma legalább Londonban és 40  
angol mértföldre London körül érintetlenül maradjon. Azonban az  
1825-ben ilykép megadott bankszabadság csak 1844-ig maradt  
fenn. Mert midőn Anglia 1831-ben az angol bank jegyeit a  
törvényes fizetési eszköz qualificatiójával felruházta, kénytelen  
volt a közönségnek is a régibb törvényekben nyújtott erősebb  
garantiákat adni aziránt, hogy a bank által kibocsátott jegyek  
értéke nem fog leszállni. Ezen körülményhez járult még azon tény,  
hogy az akkori minister, Peel, a currency-párthoz tartozott,  
melynek feje, Ricardo, az állami bankjegy-kibocsátás eszméje  
mellett harczolt és maga is ezen eszmét kedvelte. Így létesült  
az 1844-ki bankakta, mely a bankszabadságot megszünteti, az  
angol bankot és a még akkor létező részvénytársulati banko-  
kat a bankmonopoliummal felruhazza és egyuttal előkészíti a  
teljes állami monopol-rendszer létesítését. De ezen ténynek  
hordereje még tovább terjed. Mert midőn különösen a hitel  
folytonos kiterjedése következtében az angol bank mindinkább  
az egyedüli készpénz-tartalékká vált, a nemesérczkészlet sza-  
bályozása gazdaság-politikai feladatainak egyik legfontosbika  
lett, mi által nemcsak a nemesércz-forgalom áll a bank vezetése  
alatt, hanem ezentúl a bank még a külkereskedelem, a bevitelre  
és kivitelre is nagy befolyást gyakorol, mint ezt ily tekintélyek:  
mint pl. Goschen is kijelentették, a mi különben másképen  
nem is képzelhető. Itt sem szabad elfelejteni, hogy Angliának  
újabb kereskedelme majdnem kivétel nélkül a nemesérczbevitel  
túlsúlyát a kivitelnél mutatja, és hogy a kivitt nemesérczek



egy jelentékeny része angol birtokba, nevezetesen Kelet-Indiába foly. Mutatják ezt a következő adatok :

	Bevitel	Kivitel
1867 .....	23.8	14.3
1868 .....	24.8	20.5
1869 .....	20.5	16.3
— 1870 .....	29.4	18.9
1871 .....	38.1	33.7
1872 .....	29.6	30.3
1873 .....	33.5	28.8
1874 .....	30.3	22.8
1875 .....	33.2	27.6
1870 .....	37.—	29.4

Ha a banktörvényhozás terén a viszonyok a monopol-rendszerhez közelebb állanak, úgy a takarékpénztárügy terén nagyon eltért az állam a be nem avatkozás tanától, mert az összes takarékbetétek az állam által kezeltetnek és az egész ügy specialis törvényes intézkedések által van szabályozva.

Nem felel meg a kereskedelmi szabadság és a szabad verseny elvének azon állapot sem, mely az angol »stock-exchange« az értéktőzsde körül fejlődött, azon tőzsde körül, mely a világ pénzpiaczának, kormányának tekinthető. Itt is monopoliummal találkozunk, melyet egy kis testület gyakorol, és melynek eljárása csak újabban is a külföldi kölcsönök iránt tartott enquete alkalmával élesebb világitást nyert. Ezen tényleg a pénz- és tőkepiacz központjának nevezhető testület kevés egyén által igazgattatik és így igazat ad Cairnes szavainak : »In old countries, like England, the régime of industrial monopoly covers a considerable area.«

A tőzsdeüzletbe való beavatkozás szempontjából említésre méltó itt még 30 Vict. c. 29., az úgynevezett Leemann-törvény a részvényüzlet visszaélései ellen. Tapasztaltatván tudniillik, hogy igen gyakran olyan emberek adnak el a tőzsdén bankrészvényeket, kik abból egyetlenegy sem birnak, a törvény azt követeli, hogy minden ily eladásnál az eladott részvények sorszámai is följegyeztessenek.

A hajózásra vonatkozólag is ugyanaz áll, mit fentebb az iparpolitikáról említettünk. Itt — legalább a mennyiben mi tudjuk — a gazdasági szabadság elve egészben véve keresztül van véve, de csak azért, mivel a brit hajózás a külföldi versenytől többé nem fél és mivel jelenleg a brit hajózás főfeladatát nem otthon, hanem idegen országok forgalmának közvetítésében teljesíti. Két adat e tényt kétségtelenné teszi. Az angol kikötőkben megjelent hajók közt volt 1801-ben minden 100 tonna brit hajó mellett 84.56 tonna idegen hajó, 1875-ben ellenben már csak 49.34. Hogy az angol hajózás főérdeke a külföldön fekszik, azon tényből is kiviláglik, hogy 1875-ben volt Angliának 25,461 hajója 6.152,467 tonnával és ebből 20,191 hajó 5.891,692 tonnával tisztán a külföldi forgalomban volt elfoglalva. Azonban lesznek talán, a kik — úgy mint Smith — azon álláspontra helyezkednek, hogy a tengerészeti ügy ez országban első sorban nem gazdasági, hanem hadászati jelentőséggel bír, mert — mint hajdan Athénben — a hajók Angliának »wooden wall« faerődjeit képezik. Így Porter is mondja:

»The political importance of our mercantile marine has always been considered so great that if a sacrifice were needed on the part of the nation, in order to keep up the number and efficiency of our trading-vessels, there would be little question as to the propriety of such a course.«

Nem szükséges ezen felsorolást tovább folytatni. Az említett tények kétségtelenül bizonyítják, hogy Angliában a gazdasági viszonyok még nem idomultak át teljesen a gazdasági szabadság elvének megfelelőleg. A gazdasági szabadság egy nagy korszakban a gazdasági törvényhozásnak iránytűje volt, de ezen törvényhozás óvatosan figyelt arra, vajjon a körülmények engedik-e mindig az állami hajót a kijelölt irányban vezetni és a gyakorlati élet is szükségeihez képest korlátolta annak teljes kifejtését.

Ugyanezen a történeti fejlődést, az újabb szükségletek és mindennapi élet protéusszerűleg változó igényeinek tekintetbe vételét találjuk ott is, hol a gazdasági szabadság két legfontosabb következményéről volt szó: az állam beavatkozásáról és a termelési ágak nemzetközi szervezéséről. A gazdasági szabadság föltétlen érvényesítése követeli, hogy az állam a gazdasági

ügyekbe ne avatkozzék és követeli, hogy minden nemzet csak azon termelési ágak fejlesztésére törekedjék, a mely ágakban kétségtelen előnyei vannak másokkal szemben. Lássuk még, mennyiben tartotta Anglia e két elvet magára nézve irányadónak.

Először miképen érvényesült az államnak be nem avatkozási tana? Kétséget nem szenved, hogy e tekintetben az újabb viszonyok nagyon különböznek azoktól, melyek a tizen-nyolczadik században léteztek. Az állam nem állapítja meg többé a mesterek számát, a munkabér és az árak magasságát, nem szaporítja többé a bőjtöket, hogy több hering fogyasztsák és így az angol halászat és közvetve hajózás felvirulhasson; nem parancsolja meg többé, hogy honi szövetben kell a halottakat eltemetni, nem állapítja meg többé a gyártmányokhoz választandó nyersanyagokat, segédanyagokat, a szövetek hosszát és szélességét, a festési eljárásokat stb. Azonban teljesen lemondott-e az állam a beavatkozástól, avagy csak annak módját változtatta-e? És ha csak ez utóbbi történt, szabad-e a korigények követelte irányváltozásról arra következtetni, hogy az állam beavatkozása Angliában egészen hiányzik? Azonban talán azt fogják mondani — a mint mondják is — hogy az állam csak ott avatkozik bele, a hol vagy erkölcsi érdekek azt követelik, avagy az egyesnek ereje nem elegendő az állam szempontjából is kívánatos cél elérésére? Hogy mennyiben igaz ez ellenvetés, legjobban lesz látható, ha az állam beavatkozásának főbb eseteit szem előtt tartjuk, és meggyőződünk akkor, hogy azok közt nagy számban oly esetek vannak, melyekben a beavatkozás csak gazdasági okokból történt. Az állam épített a kereskedelem előmozdítására docks-okat. Az állam beavatkozott fontos gazdasági munkálatok keresztülvitelére, előmozdította nagy összegekkel a drainaget és előlegeket nyújtott földbirtok szerzésére. A gyakran ismétlődő válságok enyhítésére az állam mindannyiszor tevőlegesen segédkezett, részint kincstári jegyek kibocsátása által nyújtott hitelt, részint felfüggesztette a bankaktát, részint a segélynyújtás más módjai által. Még nagyobb szerű az állam gazdasági tevékenysége a gyarmatokban. Terjedelmes öntözési munkálatok és a vasuti építkezés fejében Keletindióban roppant összegeket költött és csak 1877/8-ra is közel 8 millió font sterling volt e célra előírá-

nyozva. Az Angliában elsőrendű érdeket képviselő gyári ipar a törvényhozás által lényegesen befolyásoltatott, szabályoztatott közegészségi, közerkölesi, közmívelődési, de közgazdasági szempontból is, mi mellett a truckrendszer megtiltása szól, mely első sorban csak gazdasági hátránnyal volt összekötve. Az állam állított postatakarékpénztárakat és postai biztosító intézeteket a munkások gazdasági jólétének emelésére és így közvetlenül kereskedelmi üzletekkel foglalkozik; újabban átvette a távirdát, a mit azonban talán közigazgatási ágnek lesznek némelyek hajlandók tekinteni. A Public Works Loari Office kölcsönöket ad közhasznú munkák keresztülvitelére. Az angol állam az opium-monopol folytán a világnak egyik legnagyobb termelője. Csak mellékesen érintjük, hogy az angol állam, különösen a második párisi világkiállítás óta, szükségesnek látta a műipar fejlesztésére nagyobb gondot fordítani (Kensington Museum!), szervezett világkiállításokat stb. Említettük fentebb, hogy az állam a takarékpénztári ügyet kezébe vette. De az angol állam gyarmati politikájával és nyilvános szegénységélyezésével oly mélyen belehat a gazdasági életbe, mint ezt végig követni alig lehet. Annyi bizonyos, hogy a szegénységélyezési kényszer és annak angol szervezése nélkül, valamint Angliának gyarmati és külügyi politikája nélkül, az angol gazdasági élet másképen alakulna. Angliának külügyi politikája (Suez-csatorna!) is leginkább az iparnak és kereskedelemnek szolgál és mint olyan szintén tekintetbe veendő akkor, midőn az angol államnak a gazdaság terén kifejtett tevékenységét akarjuk megítélni. Már régen észrevették, hogy az angol állam által gyakorolt protektio nem a belföldön, hanem a külföldön érvényesül, mint ezt Gioja következő szavai kifejezik. (Filosofia della statistika): Libertà nell' interno, protezione nell'estero! És e célból milyen eszközöket alkalmaz nem egyszer!

És végül mikép érvényesült a szabadságelmélet alapján várt nemzetközi munkamegosztás? A gazdasági szabadság egyik üdvös következményének mondták ugyanis, hogy valamint a magángazdaság tökélyesbedése annyit köszön a munkamegosztás keresztülvitelének, úgy kívánatos, hogy a nemzetek közt is érvényesüljön a munkamegosztás; minden nemzet avval foglalkozzék, mire a természeti, gazdasági és társadalmi feltételek

a legkedvezőbbek. Ezen nemzetközi munkamegosztás létesülni fog a gazdasági szabadság alapján. Alkalmazta-e Anglia a nemzetközi munkamegosztás ezen elvét önmagára, lemondott-e különösen azon nyerstermények előállításáról, melyeket célszerűbben másutt vehetett? \*) Nem lehet tagadni, hogy Anglia az újabb időben az iparra fektette a fősúlyt nemzeti gazdasága rendszerében; hogy legújabb időben az ipar mellé, mint második fontos, sőt lassankint talán legfontosabb a kereskedelem különösen két ága, a pénzkereskedelem és szállítási üzlet által gyakorolja a legnagyobb befolyást a külföldi piacokon. De Anglia mindamellett nem teljesítette azon gazdasági idealisták agyrémeit, kik azt kívánták, hogy Angliában a gabona csak díszítésül virágcserepekben ültessék. A fontosságot, melyet Angliában a mezőgazdaságnak tulajdonítanak, mutatja az, hogy Hoskyns (Cobden Clubb Essays) róla úgy beszél, mint »our most important home-industry«, valamint Porter következő szavai: »In every country the condition of its agriculture must be subject of the very first importance. An inconsiderable state or colony may, it is true, without much danger or inconvenience, and under circumstances which oblige it to be habitually dependent upon the soil of other countries for the food of its habitants; but a very little inquiry and a very simple calculation would suffice to convince as that this can never be the case with a numerous people.« Newmarch is azt mondja: Legnagyobb nemzeti iparunk a mezőgazdaság (the greatest of all our domestic industries-agriculture). Anglia, igaz, nem termel elegendő gabonát a belszükséglet fedezésére, és így ezen cikk tekintetében mint vevő szerepel: de Anglia nagy gondoskodásban részesítette a nép gazdagodásával párhuzamosan emelkedő húsfogyasztás miatt mind nagyobb jelentőséggel bíró marhatenyésztést; a juhtenyésztés és lótenyésztés tekintetében ez ország még mai nap az európai államok közt első sorban áll, és mindamellett a marhatenyésztők unszolására csak néhány hó előtt — igaz közegészségi érvekre hivatkozván, — egyes államokból — köztük Ausztria-Magyarország — egészen meg-

\*) A ki Ricardo külkereskedelmi elméletét ismeri, tudni fogja, hogy a nemzetközi munkamegosztás létesülése lényegesen módosul a relatív termelési költségek befolyása alatt.

tiltották a bevitelt. Az őstermelés ezen ágaival továbbá összefügg a mesterséges takarmánytermelés fokozása, rétöntözés, trágyázás, szóval az intenzivebb mezőgazdasági eljárások, melyekben Anglia mintaország. A mi pedig a nyersterményeket és segéd-anyagokat illeti, jó lesz szem előtt tartani azt, hogy Anglia igen jelentékeny vastermelő, hogy köszéntermelése oly jelentékeny, hogy ezen czikkben még tetemes kivitele van, hogy végre a textiliparban szükségelt két főanyagot, gyapotot és gyapjút, nagy részben saját gyarmataiból kapja. Akármely fontosabb czikket veszünk eszerint, Anglia nem függ teljesen a külföldtől, saját birodalmában majdnem minden szükségleti czikket előállít, és a túlzott nemzetközi munkamegosztás degeneráló hatásának nem engedett. De még ha ez történt volna is, akkor sem szabad megfeledkeznünk arról, hogy Anglia kereskedelmi, tengeri, pénzügyi, politikai hatalma által döntő befolyást gyakorolhat és gyakorol oly államokra, melyek a nála elegendő mennyiségben elő nem állított cikkeket termelik. — Ezen feltételeket pedig a nemzetközi munkamegosztás elve magában nem involválja és csak akcidentiái az angol állam jelenlegi világállásának. Keressünk csak az itt mondottakra néhány prägnans számbeli kifejezést.

Tekintsük mindenekelőtt Nagy-Britanniának saját őstermelését. Angliában foglalkozott az őstermeléssel 1841-ben a népesség 32.5%, 1871-ben 21.7%; a foglalkozók száma eszerint csökkent, azonban ez a gépek elterjedésének, kevesebb embert igénylő művelési ágak (marhatenyésztés) terjedésének is tulajdonítandó. Nagy-Britanniának gabonatermelését a nemzetközi statisztikai munka 137.6 millió hectoliterre becsüli, holott a bevitel e czikkben 70—80 millió mázsa közt ingadozik. Nagy-Britannia fejenkénti gabonatermelése tesz 4.2 hectolitert, a mi nem csekély, ha vesszük, hogy 6—6.5 fejenkénti termeléssel bíró országok már exportálnak. Azt, hogy az ország a mesterséges takarmánytermelés szempontjából első rangot foglal el, talán nem szükséges részletesebb adatokkal bizonyítani. Még jelentékenyebb Nagy-Britanniában az állattenyésztés szerepe; mutatják ezt a következő számok, melyekhez összehasonlítás kedvéért a Magyarországra vonatkozó adatokat is hozzácsatoltuk. □ kilométerenként találhatik:

	Nagybritanniában	Magyarországon
ló .....	9.1	6.6
szarvasmarha ...	25.7	16.3
juh .....	125.5	56.5
disznó .....	10.8	13.7

Látjuk ebből, hogy az állattenyésztés legfontosabb ágai-ban Nagybritannia a szorosan vett agrikol Magyarországot túlhaladja, de egyesekben, mint ló- és juhtenyésztés tekintetében, általában Európában elsőrangú szerepet játszik.

Ugyancsak teljes önálló és aktív Anglia termelése azon nyersanyag, illetőleg segédanyag tekintetében, mely az angol ipar főtámaszát képezi, a kőszénben. Anglia termelése kőszénben tesz 107 millió tonnát, melyből a honi fogyasztásra 97 millió tonna esik, úgy hogy e cikkben Angliának még jelentékeny kivitele van.

Még kedvezőbben alakulnak a viszonyok, ha Anglia gyarmatait is számba vesszük. Angliának kivitele gyapotban tett 1862-ben 523 millió fontot, melyből a brit gyarmatokra 398 millió font esik. Azóta az éjszakamerikai államok és Egyptom is nagymennyiségű gyapotot visznek Angliába. — 1867—1876-ig Anglia bevitele tett gyapotban 14,416 millió fontot, ebből jött angol gyarmatokból 4149 millió font. Még kedvezőbben áll a mérleg a gyapjúnál. Anglia bevitele gyapjúból tett 1867—1876-ig 3055 millió fontot; ebből jut az angol gyarmatokra 2356 millió font.

Ezen felsorolást még több fontos czikkel lehetne kiegészíteni, a milyen a cukor, a rizs, a fa, a festőanyagok stb. Azonban ezeknek részletesebb kimutatására — bármily érdekes volna már önmagában ezen egy pont kimerítő tárgyalása — itt helyünk nincs.

Szorítkozunk itt csak két tény felsorolására, mely mutatja, mennyire iparkodik Anglia világbirodalmában a nemzetközi munkamegosztás elvének daczára minden fontos termelési ágat meghonosítani. Ezt újabban a thea- és gabonatermelés terjesztésére Kelet-Indiában irányított törekvések mutatják. Anglia évenként nagy összegekkel tartozván Chinának theáért, iparkodott és pedig sikerrel, e cikket Kelet-Indiában előállítani. Angliába behozatott indiai theából:

1860.	1.4	millió	angol	font
1865.	2.7	»	»	»
1870.	13.2	»	»	»
1871.	16.4	»	»	»
1872.	17.9	»	»	»
1873.	19.7	»	»	»
1874.	23.3	»	»	»
1875.	26.1	»	»	»
1876.	29.4	»	»	»
1877.	31.2	»	»	»

Még érdekesebb az, mi a gabnatermelés érdekében tétetett Keletindiában. A kormány 1873-ban megszüntette a kiviteli díjakat, buzdította a termelőket, figyelmeztette őket a szokás-szerű tisztítási módszerekre, a legjobb és legolcsóbb szállítási módokra. Csatornák építése által a szállítási költség annyira fog leszállíttatni, hogy az északnyugati tartományokból oly olcsón fogják a gabnát a kikötőkbe hozhatni, hogy p. Felső-Mahadadyból Angliába egy Bushel buza 2 sh. 6 krért fog vitethetni. Ily körülmények közt tényleg már jelentékeny összeggel szerepel az indiai gabnabevitel Angliába, mint ezt a következő számok mutatják: Angliába bevitetett indiai buza

1871-ben	220,023	angol	mázsa
1872 »	150,665	»	»
1873-ban	740,934	»	»
1874-ben	1,073,940	»	»
1875 »	1.334,366	»	»
1876-ban	3.279,887	»	»
1877-ben	6.104,940	»	»

Az összes angol buzabevitel 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a Indiából származik már. Annak megvilágítására pedig, hogy Anglia a munkamegosztás nemzetközi alkalmazását önmagára mereven nem vitte át, ezen adatok talán elegendők. Angliában relative az ipar és kereskedelem nagyobb mérvben emelkedett, mint az őstermelés, a fogyasztás élelmi cikkekben nagyobb arányokban fokozódott, mint azok termelése, de absolute véve az őstermelés talán egy talpalatnyi földet nem veszített, egy lépéssel sem hátrált. De az e fölötti ítélethozatalnál mindig szem előtt tartandó, hogy a brit birodalom testé-



ben a gyarmatok nagy szerepet játszanak, és talán — lásd Wilson új munkáját — még nagyobb szerepre hivatvák. Ezen gyarmatok szolgáltatják az európai brit birodalomtestnek azon anyagokat, melyek az iparos feldolgozásra szükségesek. De a gyarmatok folyvást emelkedő gazdasága alapján a brit birodalom mindinkább emancipálhatja magát az európai kereskedelemtől. Angliának kereskedelme az összes európai államokkal jelenleg már kétszeresét sem teszi Angliának saját gyarmataival üzt kereskedelmének. Tett ugyanis 1875-ben Angliának

	bevitele font	kivitele sterling
saját gyarmataikkal és birtokaikkal . . .	84.4	76.6
az összes európai államokkal . . . . .	153.3	134.8.

Hogy Angliában az utolsó évek kedvezőtlen árukereskedelmi mérlege nagy nyugtalanságot szült, hogy, a mint említettük, a marhabevitelt nehezítette, hogy a munkások erőszakkal fordultak a Németország-, Hollandia- sőt Amerikából érkezett idegen munkások ellen; mindmegannyi érdekes tény, mely szemmel tartandó, ha a valóságnak megfelelő képet akarunk nyerni arról, mennyiben érvényesült tényleg Angliában a gazdasági szabadság, mennyiben hatotta az át a törvényeket, a közvéleményt. Egy másik érdekes tárgya a gazdasági kutatásnak volna, azt keresni, mik voltak következményei a gazdasági szabadság érvényesítésének, a mennyiben az tényleg Angliában bekövetkezett, és ez irányban is egyesek — mint Syme — komoly aggályoknak adtak kifejezést, különösen a mértéktelen és egészségtelen versenyre nézve.

Az újabb időnek egyik legnagyobb és részint létesített eszménye az egyéni szabadság biztosítása. Irtózáttal elfordulván egyaránt a 16—18. századbéli autokratikus absolutismustól, mint a görög és római állam demokratikus absolutismusától, mely a francia forradalomban utánózva, bukást vallott, az egyéni szabadság lett az ujkorjelszava. Azonban ezen eszme túlbuzgó képviselői legtöbb esetben megfélekeztek három dologról: 1) hogy az egyén önmaga korlátlan jogkört nem igényelhet a társadalomban és így az egyéni szabadság és a társadalom feladataival összhangzásba hozandó; 2) hogy a társadalom céljainak elérésére bizonyos

szervezkedések szükségesek, melyek az egyéni szabadságból magából nem fejlődnek, és hogy végre az egyéni szabadság létesítése is bizonyos biztosítékokat követel, melyeket csak a társadalom nyújthat.

A közgazdaság szempontjából azonkívül tekintetbe jön, hogy a társadalmi természetű lévén, nem fektethető a túlzott gazdasági szabadság individualistikus elvére. A közgazdaság érdekei követelik, hogy annak úgy egyéni, mint nemkülönben fontos társadalmi elemei tekintetbe véssenek. A fentebbi néhány példával talán sikerült megmutatni, hogy Angliában a gazdasági szabadság elméleti kifejtése és gyakorlati érvényesítése nem teljesen kongruens, amivel azonban korántsem akarjuk azt mondani, hogy a gazdasági szabadság korlátozása azon pontokon, amelyeken az történt, mindenkép helyes lett volna. Csak tényeket konstatálni, nem okoskodni akartunk. Je ne propose j'expose. Arra azonban szabad figyelmeztetni, hogy Angliában a gazdasági szabadság érvényesülése, úgy ahogy történt, nemcsak előnyökkel, de nagy hátrányokkal is járt, hogy továbbá az általános gazdasági politika szempontjából nincsen állam, melynek oly határozott, világos gazdasági programja és funkciója volna, mint az angol államnak, végre hogy Anglia a gazdasági szabadság érvényesítésével sem szakította meg a történeti fejlődés természet szerű folytonosságát, mely elv minden organikus, de még inkább társadalmi szervezet egyik alap-principiuma.

Nem szabad azt sem feledni, hogy Angliában az általános okon kívül különös okok is voltak, melyek a jelenlegi gazdasági rendszert ott érlelték. Anglia földbirtokviszonyai mellett a népesség nagy többségét az ipar és kereskedelem felé kellett terelni. Az ezáltal emelkedett nagy ipari termelés pedig piacot keresett, mely csak a gazdasági szabadság, a nemzetközi munkamegosztás elvének érvényesítésével terjedhetett. De ily viszonyok nem léteznek mindenütt és nem léteznek mindenkor. Ha Anglia jobb földrendszert fogad el, akkor a belföldi gabna-termelés és a jobb jövedelemeloszlás folytán a belföldi fogyasztás is emelkedni fog, és akkor egy harmonikusabb és szélesebb alapokon nyugvó közgazdasági rendszer meghonosítása lehetségessé váland.

Dr. WEISZ BÉLA.

# AZ ORSZÁGOS MAGYAR GAZDASÁGI EGYESÜLET

MEGALAKULÁSÁNAK ÖTVENEDIK ÉVFORDULÓJA.

---

1829-ben alakult meg az orsz. magyar gazdasági egyesület gróf Széchenyi István nagy reformatorunk kezdeményezése folytán az angol kir. gazdasági egylet mintájára, és kezdetben az állattenyésztés emelésére és az állatok nemesítésére fordította legfőbb figyelmét, míg utóbb az érdeklődés növekvése folytán minden ágára a gazdaságnak, valamint a nemzetgazdaság terére is kiterjeszkedve, csakhamar központjává lett minden gazdasági érdekünk előmozdítására keltett mozgalomnak, támogatva szellemileg és anyagilag országunk nagyjai és szellemi képességei által; felkeresve a gazdaközönségtől, ha felvilágosításra vagy tanácsra volt szüksége, mi kivált az urbéri viszonyok megszüntetése után rögtön beállott gazdasági berendezések idejében és azon számos átalakulások nehézségeivel szemben nagy fontossággal bírt az új viszonyok által meglepett gazdákra; és meglegedést szerezve, bizodalmat gerjesztve működött így hivatásában ernyedetlenül, míg végre anyagi gondjaink mellett másik sajgóbb gondunk, — hazánk alkotmányának visszaszerzése, helyreállítása vette figyelmét, tevékenységét igénybe azoknak, kik a közügyek élén vezették a nemzetet.

De még akkor is a gazdasági egyesület és annak helyisége volt az érintkezési pont és a gyűlhely, midőn csakugyan egy az egyesület által rendezett kiállítás adott alkalmat, hogy ő Felsége az uralkodó találkozhasson a magyar nemzettel, és meglegyen vetve csirája azon immár rendületlen hűségnek, szeretetnek és ragaszkodásnak, melyel ma a nemzet koronás királya iránt viseltetik.

Egész korszak történetét kellene leírni, ha mindazokról akarnék megemlékezni, miket nemzetünk életében az országos gazdasági egyesület tett, vagy közvetített, — de soraimnak feladata nem a multakat leírni, és a megérdemlett dicsőítést megadni, mire mások hivatvák; hanem gazdasági egyesületünk barátait annak jövőjére figyelmeztetni, és egyuttal a jelen nemzedéket felhívni, hogy mély belátású és profeticus szellemű elődeink által alapított, és gazdasági érdekeink fejlesztésére hivatott ezen központot: a mi feladatunk viszonyainkhoz képest úgy felhasználni és tevékenységét felvillanyozni, hogy minden tekintetben megfeleljen a közóhajnak; legyen éber figyelője és védője gazdasági érdekeinknek; legyen kezdeményezője és organuma ezen érdekeinkben megindult tevékenységnek, és legyen támasza az általa felköltött és inspirált közvéleménnyel kiküldöttjeinknek, megbízottjainknak az érdekünkben kötendő alkukban.

Mindannyian, legyünk gazdák, kereskedők vagy iparosok, ugyanegy érdekekkel birunk, mert hazánk virágzása mindnyájunk virágzó anyagi állapotának természetes következménye.

Hogy az iparos és kereskedő együttesen működhessen a gazdával az általános jónak előmozdítására, szükséges, hogy legyen érintkezési alkalmuk, hol egyetértés, kölcsönös megállapodás és tervszerű eljárás volna elérendő.

Vannak, és pedig elég nagy számmal, mihamarábbi megoldást váró oly közgazdasági kérdések, melyek megoldása talán ép azért lehetetlen, mert annak módja felett egész ellentétes nézetek vannak, és mintegy tiloszerű lepel fedi a tervezett megoldás módját, mert nines, a ki azt megvitassa, az egyes szakfüzetekben megjelent ritka s többnyire későn érkezett cikkek pedig a nagy közönség előtt ismeretlenek maradnak.

Pedig vajmi aggasztó és borus jövőt ígérő viszonyokban vagyunk, és mennyire érezzük szükségét, hogy ezen káros viszonyok okai felderíttessenek, az orvoslási módok megismertessenek!

Alig volt képzelhető, hogy a mai politikai pártok alkotásánál és hangulatánál fogva egy, közgazdasági állapotaink megvizsgálásával megbízott parlamenti enquête küldessék ki, noha annak szüksége általánosan elismertetett és kiküldése indokoltabb nem volt soha!

De ha az lehetetlen a parlamentben, miért nem volna annak helye az országos gazdasági egyesületben? a melynek majd mindenki tagja, kiben közgazdaszatunk érdekeltséget keltett.

Miért nem lehetne ezen, minden tudományos képzettségű és gyakorlati gazda által képviselt és támogatott egyesület kezdeményezője azon mozgalomnak, mely hivatva volna közgazdaszatunk zürzavarából a mentő fonalat megkeresve, azt megragadni és Mózesként átvezetni sértetlenül a nemzetet az általános elszegényedés vörös tengerén?

Nem volna-e meg a nemzetben az e válságos perczben szükséges lélekerő, hogy félretéve minden személyes ambitiót, elfelejtve egyes osztályok kíváncsalmait, egységes akarattal és osztatlan erélylyel egy zászló alá seregелjen, melyen hazánk gazdasági érdekeinek megmentése volna a jelszó?

Valóban kétségbe kellene esni minden igaz hazafinak, ha kételkedni kellene ennek lehetőségében!

Mindenki, a leggazdagabb birtokostól a legszegényebb nap-számosig, a leghatalmasabb bankártól a legszegényebb házalóig, a leghirnevesebb kereskedőtől és gyárostól a legszegényebb iparosig tudja és állítja, hogy a vagyonosodás fogytán van, a föld és ház értéke nagy mértékben csökkent, a kereskedelem pang, az ipar nagy részben szünetel, a nyers termékeknek ára nincs, és ily viszonyok közt sem kereskedő, sem iparos, sem gazda magát fentartani nem képes, megélni alig tud, sőt adóját is csak a tőke igénybe vételével képes megfizetni!

Mindenki kiszámíthatja, hogy a szomszédos olcsón termelő államok versenye folytán természetes piacunkról leszorítva, még hány évig tengődhetünk, miglen tőkénk is elfogyott és fajunk is elpusztult!

És ily komoly perczben nem volna ereje, önérzete és akarat a magyar nemzetnek? és ha a nélkülözhetlen kutatásokhoz és vitatkozásokhoz a hivatottaknak a politikai körök nem képezhettek gyűlbelyet, nem választaná találkozási helyül azon egyesületet, mely már 40 év előtt elődeink bölcs és mély belátása szerint mintha e célra alapított volt?

Bármily nagy türelmet és biszékenységet tapasztaltam is nemzetem tulajdonai közt, alig tartom lehetségesnek, hogy leg-

alább is gondolkodóba ne esett volna a felett, hogy bizony nincs oly jólét most, mint volt ennekölte, hogy ennek folytán még sem lehet igaza azoknak, kik folyton biztatják közállapotaink jósgáról; nem lehet, hogy a majdnem naponta előforduló bukások, és az általános pangás ne keltenék benne azon kérdést, hogy valjon mi ennek oka? hol rejlik az? hogy lehetne orvosolni? De kérdelem, ki van hivatva a nemzetnek ezen kérdésére választ adni? kinek kötelessége a nemzetet felvilágosítani?

Bizonyára azok hivatása és azok kötelessége, kik elődeiktől öröklötték a hazát, nemzedékről nemzedékre, de öröklötték egyuttal a hazafiúi kötelességeket is, melyek képesítik arra, hogy a szent örökséget a jövő nemzedékre sértetlenül örököltethessék ismét, és mely kötelességek közt első sorban ott van az I g a z m o n d á s!

Mindannyian, kik bármily közhasznú és gazdaságunkat előmozdító társulat tagjai vagyunk, nemesak hivatva, de egyszersmind kötelezve vagyunk a helyzet felderítéséhez hozzájárulni és az orvoslási mód felkeresésében segédkezet nyújtani; mert azon nemzetnek, mely országunkat lakja, nagy culturmissiója van, melynek azonban megfelelni nem képes, — h a k o l d u s, ha pedig megfelelni nem tud, — megsemmisül!

Kell tehát, hogy vagyonosodjunk, kell hogy bármily erőfeszítésbe kerüljön is, a culturnemzetek sorában magunk jóléte és gazdagsága biztosítsa helyünket.

Nem hiszem, hogy annyi tudomány, szakképzettség, gyakorlat és tapasztalat ne nyújtana a kórállapotok előleges és minden mellétekintet mellőzésével történt megvizsgálása után, érett megfontolás és mély tanulmányozás folytán annyi világosságot külállapotaink komor sötétségében, hogy felderítve a kórság okaít, egyszersmind azok orvoslására is ne találnák meg a szükséges módot és utat!

És azért fordulok hazafias őszinteséggel Önökhöz, kik érdekekkel viseltetnek hazai közgazdaságunk irányában, Önökhöz, gazdák, iparosok és kereskedők, és kérem Önöket nemzetünk és magyar fajunk megmentése és fentartása érdekében: sorakozzunk! vizsgálódjunk! és ha kezünkben lesz Ariadne fonala, tegyünk is!

Az országos gazdasági egyesület folyó év márczius 2-kán tartott közgyűlésén elfogadta gróf Károlyi Sándor indítványát, mely szerint az egyesület helyiségében minél többször tartásának vitatkozások egy szűkebb körű bizottság által jóval eleve megállapított és közhirré bocsájtott, közállapotaink felderítésére, javítására és az orvoslási módoknak kijelölésére vonatkozó kérdések felett, mely viták eredménye azon bizottság által lesz összesítendő, és az egyesület igazgató választmánya által a gyakorlati haszon mielőbbi elérése végett felhasználandó.

Gazdasági érdekeinknek felkarolása és osztatlan ápolása, fejlesztése fogja képezni azon kriteriumot, mely nemzetünk életrevalósága felett vagy pálczát törve áttér a napirendre, melyben nemzetek váltakozva felélednek és buknak a nélkül, hogy megrendülne a világ sarkaiból; vagy újjászületésünk sarkpontjává válva megkezdődnek azon korszak, melyre nemzetünk minden nagy emlékü és köztiszteletben volt fia intett, melyben fontolva haladnánk gazdaságunk fejlesztésében a jólét és vagyonosodás ösvényén a culturállamok sorába. Ekkor fognánk csak elérni azon nevezetes és annyiszor alkalmazott jóslatot Magyarország multja és jövője iránt, mert ha leszünk gazdagok és erősek, akkor jövőendő létünk felett kétségbe esni nem fog senki.

Nem azért szólalok fel, mintha egyesek vagy társulatok eddigi törekvéseit és hasznos működését kicsinyelném; tudom, hogy vannak elég számosan, kik harczoltak legnagyobb ellenségünk, a tespedés ellen; kik ébreszteni és inteni siettek, valányszor veszélyben látták a nemzetet; de szavuk elhangzott, vagy nem birt elég nyomatékka, vagy ellenmondásban lévén mással, egymást semmisítették meg érveléseikben.

Egyesülés volna szükséges, közös megállapodás, közös elhatározás és együttes actio!

Az egész nemzet nevében szabadjon szólni, kívánni, sőt követelni!

Az egész nemzet legyen mögöttünk, kik nem politikai pártokban temetnénk el gazdasági érdekeink iránti érzékünket, hanem egyesítve küzdenénk közös ellenségünk, az elszegényedés ellen, és csakhamar nagyobb nyomatéka lehetne szavunknak, mint azon oly nagy kárunkra volt két szava egy lajthántuli képviselőjelöltnek, melyet azonban az egész ország fel-

karolt, mert megértette, és a »Keine Mehrbelastung« oly védpajzsza vált, hogy sem jog, sem méltányosság nem voltak képesek ellene megküzdeni.

Ismét lesznek alkudozások, olyan korszakban élünk, hogy már azok nélkül nem lehetünk; kérdeem, nem volna szükségünk egy oly le nem küzdhető védpajzsra, melyet a valódi, a hamsittatlan, hatalmas közvéleménye nemzetünknek felemelt?

A multak tapasztalatai arra intenek, hogy siessünk ezen bástya felépítésével!

GRÓF SZÉCHÉNYI PÁL.



## A SZUCSAVAI VAGY TÖLGYESI VASUTI CSATLAKOZÁS KÉRDÉSE.

---

Köztudomású tény, hogy a közmunka és közlekedési, valamint a pénzügyministerium kebeléből az illető szakministerek által egy bizottság küldetett ki, melynek feladata hazai vasutaink célszerűbb csoportosítása iránt javaslatot kidolgozni.

Anélkül, hogy a szak- és nem szakemberek által rég elismert azon vélemény, illetőleg meggyőződés helyességét, miszerint vasutaink jelenlegi szétszaggatott állapota, úgy a gazdaságos kezelés, a célszerű adminisztráció, valamint az állam pénzügyi érdekei szempontjából továbbra fenn nem tartható kétségbe vonnánk, már eleve azon sokak által is osztott nézetünknek kívánunk kifejezést adni, miszerint vasutaink engedélyezése alkalmával, vasuti politikánk által elkövetett nagy és vasutaink jövedelmezőségét már csirájában elfojtó tévedések, hogy ne mondjuk hibák — egyszerűen a meglévő vonalak más csoportokba való beosztása vagy szétválasztása által kiküszöbölhetők nem lesznek.

A vasuthálózatunkban meglévő hiányok és hátrányokat, meggyőződésünk, szerint, a fentebb említett csoportosítás alkalmazásán kívül, részint egyes szakaszok megszerzése, részint a legégetőbb szükségű csatlakozási vonalak kiépítése, illetőleg kiegészítése segélyével lehet csak alaposan kiküszöbölni.

Ámbár nem ismerjük azokat az elveket, a melyek alapján a kormány az állami kamatbiztosítást igénybe vevő vasutak szorult helyzetén segíteni vél, vagy azok forgalmi politikájukba a közérdek érvényesülése céljából beavatkozni kíván, mindazonáltal azon reményünknek adhatunk kifejezést, hogy a vas-

utak csoportosításával foglalkozó bizottság, programjába kétséggel a vasúthálózat kiegészítését is felveendi, habár azt az állam pénzügyi helyzetének figyelembe vételével a legszűkebb határok között teendi is.

Vasutaink kiegészítése, illetőleg oly modorbani kiépítése, hogy czélszerű internationalis csatlakozások létesítése által azok a világforgalomba beléphessenek, nem oly meddő beruházás, a mit jelenlegi pénzügyi viszonyaink között magunknak meg nem engedhetnénk. Sőt azok jövedelmezőségének emelése tekintetéből elkerülhetetlen pótlásoknak kell jeleznünk vasúthálózatunk fentemlitett tökéletesítését, a mely nélkül, a körülöttünk épülő és a már régen létesített vasutak túlfeszített versenye folytán hazai vasutaink mindig csak helyi érdekű pályák maradnak. Kifejletlen iparunk, valamint kevés népességünk mellett azonban nem remélhetjük, hogy vasutaink helyi forgalomban kifizessék magukat, vagy csak költségeiket is fedezni képesek legyenek. Miért is azon nézetünknek adunk kifejezést, miszerint ez idő szerint vasuti politikáknak még áldozatok árán is oda kell irányulnia, hogy vasutaink az internationalis forgalmi irányokban az őket megillető összekötő láncszemek szerepét mihamarább elfoglalhassák.

Vasuti hálózatunknak ezen fentebb röviden felemlített hiánya és annak orvoslási módja, úgy a szakemberek, valamint a nagy közönség által annyira elismertetett, hogy ennek további tüzetesebb fejtegetését tökéletesen feleslegesnek tartjuk, miért is annak további elemzésébe nem is bocsájtkozunk.

Vasutaink árnyoldalainak kutatása ezen tanulmány feladata nem lévén, azok megszüntetési módozatainak felderítésével általánosságban nem is fogunk foglalkozni. Ezuttal vasuti hálózatunknak csak egyik, az általános nagy vasutépítési korszak alatt elhanyagolt és csonkán hagyott részét szándékunk megismertetni, s midőn ennek orvoslására irányítandó lépéseket kijelölnénk, egyszersmind a közvéleménynek ez irányban már lassankint dogmájává vált, s nézetünk szerint egy téves véleményét kívánnánk szétoszlatni.

Ha vasuti hálózatunk térképére bár egy futólagos pillantást vetünk is, mindenek előtt szemünkbe fog ötleni, hogy hazánk ipara és kereskedelmének, természetszerű fogyasztási

piacza irányában, a kelet felé, a leggyarlóbb vasuti csatlakozásaink vannak, melyek ez idő szerint csakis az osztrák államvasut temesvár-orsovai vonalára, s jövőben még a kevés kilátással kecsegtető tömös-prediáli vonalra szorítkoznak. Ezen vonalak azonban legnagyobb részt csak az oláh forgalomnak fognak szolgálni, a mely feladatukban a dunagőzhajózási társasággal lesznek kénytelenek versenyezni.

A Fekete tenger éjszaki partjai, Dél-Oroszország, különösen pedig annak fő, az ázsiai és perzsa kereskedelmet a nyugottal közvetítő kereskedelmi emporiuma, Odessa, valamint Galacz felé hazai vasutainknak közvetlen összeköttetése nincsen.

De mi több, ezen irányokban nem egyedül hazánknak, hanem az egész osztrák-magyar monarchiának csak két, a Károly-Lajos- és a leMBERG-csERNOVICZ-jASSYI vasut által közvetített összeköttetése van.

Miután azonban Lembergben az említett két vasut egyesül, és innen Krakóig utjokat csakis az egyvágányú Károly-Lajos pályán folytatják, ezen két vasut forgalmi eredménye, az osztrák-magyar monarchia számára csak mint egy vonal teljesítménye érvényesülhet. Ennek következtében Dél-Oroszországgal tulajdonkép csak egy csatlkozásunk van.

Kétségtelen, hogy Közép-Európa piacjai a rendkívüli nagy és olcsó productióval bíró Dél-Oroszország nyersterményeit, úgy mint gabona, nyers és kidolgozott bőrneműit, élő állat- és nyers hús szállitmányait, faggyú és zsírneműit rendkívül nagy s mindinkább emelkedő mennyiségben fogyasztják. Mindezen tárgyak, ide számítva még a Fekete tenger kereskedelmi czikkeit, valamint Románia, s különösen az egykorú Moldva fejedelemség hasonnemű nyers terményeit, a fentebb említett két sinutat veszik igénybe. Ezek egy vágányú vonalaikkal, a kereskedelem követelményeinek még rendes körülmények között, a midőn pedig a dunai és a fekete tengeri hajózás legnagyobb részét ezen tehernek vállalkról leveszik, sem képesek tökéletesen megfelelni.

Rendkívüli esetekben azonban, mint például a mult években lefolyt orosz-török háború tartama alatt, a midőn a fekete tengeri és Duna-hajózás szünetelése folytán az összes dél-oroszországi forgalom a Károly-Lajos pályára szorult, Dél-Orosz-

országgal való ezen hiányos összeköttetésünk a monarchia kereskedelmére valóságos calamitássá válhatik.

Mindezen tények már általánosságban is igazolják, hogy hazai vasuti hálózatunknak a fentjelzett iránybani kiegészítése, nem csak hazánk és az egész osztrák-magyar monarchia, hanem a világforgalom érdekében is kívánatos. Fontosabb azonban annál mi reánk azon körülmény, hogy a hazai és a külföldi vasutak között hiányzó összekötő láncszemeknek közbefüzése által, tetemes része jelenleg pangó vasutainknak bevonatnék az internationalis kereskedelmi utak hálózatába, minek következtében a szállítási díjtételek és ezek folytán az egyes czikkek piaczi árainak szabályozásánál elfoglalhatnánk azta helyet, a mely a nyugot és kelet közé tűzött földrajzi helyzetünknel fogva bennünket méltán megillet és melyet jogosan követelhetünk, de a melyet mindaddig elfoglalni képesek nem leszünk, a meddig szavunknak a szállítási díjtételek szabályozása által nyomatékot adni nem birunk.

Vasuti hálózatunk építésének már első korszakában is éreztetett keleti összeköttetéseink ezen hiánya, a midőn 1872. évben Mán József és érdektársai által engedély kéretett a mármaros-szigeth-szucsavai vasut előmunkálataira. Ezen vonal feladata az előbb vázolt hiányok kiküszöbölése lett volna.

A közvélemény ösztönszerűleg érezvén, hogy vasuti politikánk megköveteli, miszerint vasutaink a jelzett irányban kiegészítettessenek, örömmel karolta fel a szigeth-szucsavai vasut felmerült eszméjét. Ezen csatlakozás részleteit és kiviteli nehézségeit azonban nem ismerve s azzal nem is törődve, alig foglalkozott azon akadályok megvizsgálásával, melyek annak megvalósítása elé gördültek. Ez iránybani tanulmányok helyett, úgy magán-, valamint a sajtó útján addig hangsúlyoztatott a szigeth-szucsavai vasut kiépítésének szüksége, míg hasonlóan, mint a budapest-zimonyi vasut gondolata, lassanként a közvélemény dogmájává vált az a meggyőződés, hogy a kitűzött cél csak is a kérdésben forgó vasut létesítése által érhető el. Hogy a budapest-zimonyi vasút segélyével elérendő czélzatok mennyiben közelíthetők másképen is meg, s mennyiben nem, annak fejtegetése nem tartozván ezen tanulmány keretébe, azzal tovább foglalkozni nem fogunk: csak mint pél-

dát kívántuk megemlíteni, miszerint felmerülnek néha eszmék, melyek huzamos ideig forognak ellenvetés nélkül a napisajtó terén, megtámadhatlan alapelvek jellegét veszik fel. A közvélemény által felfogott ily eszmék azután a kérdések egyoldalú megfejtésére vezetnek.

A legutóbbi időben egyik befolyásos és a kormánykörökhez közel álló napi lapunk annyira ment, hogy az ország közvéleménye által évekig meggátolt sziszek-novii vasut engedélyét javasolta az osztrák kormánynak, a sziget-szucsavai vonal bukovinai részének engedélyezése ellenében kiadni. Tehát annyira fontosnak tartotta ezen vasut létesítését, miszerint egyik legéletbevágóbb keleti csatlakozásunkat is hajlandó lett volna azért feláldozni.

Mint már említettük, ezen dogmává vált hitet akarnók következő tanulmányunkkal szétoszlatni, s azt bebizonyítani, hogy a sziget-szucsavai vasut nem az egyedüli megoldása a délorosz, illetőleg a fekete tengerrel való csatlakozás biztosításának. Van más megoldása is ezen kérdésnek, a mely építési tekintetben célszerűbb és olcsóbb, a vasuti forgalomra, valamint a kereskedelem és a fővárosra nézve előnyösebb, stratégiai, állampolitikai s nemzetgazdászati szempontból pedig helyesebb elveken alapul, s melynek főértéke abban rejlik, hogy drága ellenengedmények nélkül is kivihető, miután ez csak magyar és oláh területe-érint, így tehát az osztrák kormánynyal az alig mult időkből ismert kétes eredményű alkudozásokat nem kellend megújítani. A román kormánynyal való megegyezés nézetünk szerint pedig, tekintve, hogy a kérdésben forgó vasut az oláh érdeket nem sérti, könnyű lesz. S ez a megoldás a maros-vásárhelytől egyes-szoros-román-jassyi vasut építése.

Hogy ezen vonal értékét közelebbről ismertethessük, mint denekelőtt szükségesnek tartjuk a következőknek:

- I. ezen vasut célja és feladata;
- II. földrajzi és világforgalombani helyzete, valamint a sziget-szucsavai vasuthoz viszonyainak;
- III. építési viszonya és valószínű költsége;
- IV. forgalmi viszonya és valószínű üzlet-eredményének;
- V. stratégiai értéke és fontossága, és végre

VI. nemzetgazdasági értéke és hazánk ipar és kereskedelmére gyakorolt befolyásának, — megvilágítását.

## I.

### A maros-vásárhely-tölgyesi vasút célja és feladata.

Mint már kezdetben futólagosan felemlítettük, ezen vonal főfeladata egyrészt a nyers terményekkel bővelkedő Dél-Oroszország és a fekete tenger kereskedelmi nagy emporiumainak, különösen Odessának, Dél-Német-, Dél-Francziaország és Svájc-czal, hazánk szivén, a fővároson keresztül a legrövidebb úton való összeköttetésének létesítése, másrészt az adriai tengernek a fekete tengerrel való összezatolása és végre hazánk ipar és kereskedelmének új közvetlen piacok nyitása lenne.

Mióta ugy az amerikai, valamint az oláh- és különösen a déloroszországi gabona a világpiaczokon megjelent, szomorúan kellett tapasztalnunk, hogy gabonánk, amazok rendkívüli olcsó árai miatt, hatalmas versenytársakra akadt.

Eltekintve attól, hogy az által gabonakivitelnk tetemesen csökkent, a fent jelzett concurrentiának közvetlen következménye vasutainkra az lett, hogy nagyobb részben elvesztették egyik legfontosabb cikkük tömeges szállítását. Miután vasuti politikánk hazai vasutaink hálózatát csatlakozások létesítése nélkül csonkán hagyta és így államunkat a külföldtől, különösen ugy a geographikailag, valamint alantabban álló iparánál fogva természetszerűleg a magyar korona hatalmi körébe tartozó kelettől mesterséges úton elzárta, vasutaink ezen veszteségeik mellett még azzal sem kecsegtethették magukat, mikép a nyugot által fogyasztott oláh és orosz gabona kereskedelmi közvetítésünk mellett hazai vasutainkon fog szállíttatni, s hogy így azon csorba, mely a magyar gabona elmaradása folytán bevételeinken üttetett, az oláh és orosz gabona szállítási díjtételeiből fedeztetni fog.

Duna-gőzhajózásunkat kivéve, melynek szállítási képessége, tekintve a Dunának bizonyos időszakokbani csekély használhatóságát s tekintve annak, a nagy kiviteli forgalmi idény alatt, télen való teljes szünetelését, bizonyos korlátok közé van szorítva, Oroszország felé egy közvetlen csatlakozásunk sincsen. S így az összes gabona-forgalom hazánkat elkerüli és odessa-

podwolocziska-leMBERG és odessa-kisenew-jassy-czernowitz-leMBERGI vasutakon keresztül vonul részben Bécsen át Délnémet-, Délfranciaország és a Svájcba, részben pedig Krakó, Mislovitz, Graniczán, Boroszlón, Berlinen keresztül Brémába, Hamburgba és Stettinbe.

A közvélemény finom tapintatánál fogva, mint már említettük, vasuti hálózatunk ezen egyik cardinalis hiányát érezve, sürgette és sürgeti annak részbeni orvoslását, a mennyiben az északkeleti vasutnak Szucsava felé való kiegészítését kívánja, jogosan reményelvén, hogy az odessa-németországi forgalmat Szucsavánál sikerülni fog megosztania, illetőleg, hogy képes lesz verseny útján egy részét ezen szállitmányoknak hazai vasutainkra terelni, miáltal azok jövedelmezősége emeltetnék.

A sziget-szucsavai vonal eszméjének egyedüli támpontja ezen remény volna, mely azonban egyszersmind megsemmisülésének csirája is.

Épen ezen vasut létjoga semmisíti meg annak létesíthetését is, miután nem hibetjük, hogy az osztrák kormány a sziget-szucsavai vasut magyar határ-szucsavai vonalszakaszára, a leMBERG-csERNOVITZI, a Károly-Lajos és cs. kir. északi Nándor vasutak nyilvános kárára, az engedélyt valaha is megadná.

És ha megadná, kétségkívül oly árt követelne érte, a mely ár tekintve, hogy ezen csatlakozás létesítése által az átmeneti forgalom a fővárost újlag kikerülné, nem állana arányban azon mindenesetre csekély financiaiis eredményekkel, a melyek ez által elértnének.

A pénzügyi eredmény valószínűleg már azért is kevesebb lenne a reménylettnél, miután ezen vonalon keresztül azon esetben, hogy ha az egyáltalában versenyezni volna is képes, kizárólag a keleti és északi tenger kikötőibe irányuló azon szállitmányok egy része, melyek már ugy is az odessa-podwolocziska-leMBERGI és a leMBERG-csERNOVICZ-jassyi vasutak versenyé folytán megoszlanak, lenne megszerezhető.

A sziget-szucsavai vasut bukovinai szakasza engedélyezésének kérdésétől eltekintve, magyar hazai szempontból ezen vasut létesítését nagy hibának kellene jeleznünk, miután javíthatatlanul első vasutépítési aeránk azon hibáinak nyomdokába

terelné ismét vasuti politikánkat, melyeket elkerülni majdnem egy évtized késő, keserű tapasztalatai intenek bennünket.

Sokkal kisebb és fejletlenebb hazai iparunk és kereskedelmünk, mintsem hogy Magyarország több forgalmi góczpontokat birhasson el, mint például Angol- és Franciaország. Miért is meggyőződésünk, hogy vasuti politikánknek minden áron oda kell törekednie, hogy földrajzi helyzeténél fogva oly kitünően situált fővárosunk, mely már geographikailag is Magyarország szellemi, társadalmi, anyagi, kereskedelmi és ipari gyűpontját képezi, s mely mint ilyen a magyar korona területén az egyedüli központ, a mely körül provinciális életünknek csoportosulnia kell, képezze vasuti hálózatunknak központját is.

Sarkalatos hiba volna azonban, hogy ha Budapest, a mely már az északkeleti vasut királyháza-s.-a.-ujhely-kassai szakasza, a kassa-oderbergi, a hatvan-szolnoki, az alföld-fumei, a duna-drávai vasutak létesítése által nélkül is felettébb nagyon károsított, ujlag egy oly internationalis csatlakozás eszközlése által volna kénytelen szenvedni, a mely nem csak a belforgalmat terelné el a fővárostól, hanem a drága áron megszerzendő külföldi átmeneti forgalmat is ennek megkerülésével közvetítené, ezt oly hibának tartanánk, miszerint azt még azon okból, hogy ez által egy különben nagy hálózatú, de csonkán tervezett és csonkán hagyott vasutunk kiegészítették, sem vélnénk megengedhetőnek.

Nem eléggé ismételhetők Tisza Kálmán kormányelnök ő Nagyméltóságának azon szavai, a melyeket a folyó évi újévi ünnep alkalmával nála tisztelegő fővárosi küldöttségnek mondott: »Én a főváros javát szívesen viselem és a mit e czélból a kormány tehet, a létező viszonyok korlátai között megtenni óhajtom, akarom és fogom, és pedig nem csak magáért a fővárosért, de azért is, mert meggyőződésem, hogy mindaz, a mi a főváros javát előmozdítja, egyuttal az egész magyar állam javára szolgál.«

Erős meggyőződésünk nekünk is, hogy mindaz, a mi a főváros javát előmozdítja, egyuttal az egész magyar állam javára szolgál. Ezen Magyarország legilletékesebb helyéről mondott szavak, melyek egy fontos nemzetgazdászati program



jellegeivel bírnak, vasuti politikánkban is talán az eddiginél jobb irány követését hagyják reményleni.

Nézetünk szerint tehát az államnak minden megengedett eszközzel oda kellene törekednie, hogy egyrészt forgalmunk az ország minden irányából, s minden irányába, a fővároson menjen keresztül; még azon esetben is, hogy ha az némi kerülővel volna összekötve; míg másrészt kedvező tarifapolitika által a forgalmat a fővárosban megtörni kellene.

Budapest kereskedelmét első sorban érdeklő ezen intézkedések mellett a fővárosnak olcsó és könnyen kezelhető raktározási helyekről kell gondoskodnia, s az átmenő czikkeket kövezetvám és egyéb városi illetékekkel túlzottan terhelnie nem szabad. Ha még a raktározási helyekben az árumozdítás, keverés s más egyéb kezelési művelet a legtágabb értelemben gépek által teljesíttetnék, miáltal a viszonyainknál fogva aránytalanul nagyon drága emberi erő lehetőleg nélkülözhető volna, azt hisszük, hogy akkor még a külföldi átmeneti forgalom is megtörnék Budapesten, és hiteltörvényhozásunk közel jövőben lévő reformja következtében a külföldi tőke fővárosunkban örömet telepednék le, hogy ezen, Európának kelet felé előre tolt legszélsőbb kereskedelmi emporiumából közvetítse a nyugot kereskedelmét a keletével.

A mi a vasutak oly iránybani átalakítását illeti, hogy azok a fentebb említett követelményeknek megfelelhessenek, — de a mi — különösen az osztrák állam- és a déli vasutakra Budapest érdekében gyakorlandó kormánybefolyást illeti, mint már ezen tanulmányunk bevezetésében megemlítettük — arra nézve a vasutak csoportosítása iránti javaslattétel végett kiküldött bizottság van hivatva concret proposíciókat tenni. Meggyőződésünk, miszerint ez kiváló szakférfiainknak teljes mértékben sikerülni is fog.

Kétségtelen, hogy fővárosunk és így Magyarország kereskedelmi és ipari érdekeinek megóvása céljából okvetlen szükséges fentebb röviden vázolt forgalmi összpontosítás Budapesten, — tökéletesen közönyös azonban reánk nézve, hogy az osztrák államvasut-társasággal kötött megegyezés, vagy a budapest-zimonyi vasut építése, avagy a déli vasut magyar vonalai-

nak megváltása, vagy egy versenyvonal létesítése által eszközöltetik-e vasuthálózatunknak a külfölddel való összezsatolása, de minden esetre gyors cselekvésre van szükség, mivel az itten elmulasztott kedvező időpont, lehet hogy soha sem tér többé vissza, s mivel az ez irányban elkövetett tévedés javíthatatlan maradna örökre.

Ezen eltérés után, — amit a marosvásárhely-tölgyes-jassyi vonal indokolására szükségesnek tartottunk előrebocsátani, — visszatérhetünk kitűzött célunkhoz.

A marosvásárhely-tölgyes-jassyi vonal közvetlen célja tehát első sorban a dél-oroszországi nyers terményeknek, valamint a Feketetenger kereskedelmi cikkeinek Budapesten keresztül a nyugot felé való kivitele lenne.

Ezen főfeladata mellett hivatva volna másodszorban az Odessából Észak-Németország, Brema, Lübek, Hamburg, Stettin felé irányuló szállítmányoknak, fővárosunkon át concurrentiát csinálni. Továbbá a zsilvölgyi és ágostonfalvi hatalmas köszentelepeink kitűnő kőszene a feketetenger kikötőinek piaczat ezen vasut segélyével szerezhethné meg és itt az angol szénnel hathatósan versenyezhetne úgy, hogy azt az ottani piaczokról esetleg teljesen kiszoríthatná.

Végre a Kárpátok fabősége, kitűnő kaláni, vajda-hunyadi stb. stb. vasércz és konyhasó terményei a fában, vasterményekben és sóban szűkölködő Feketetenger partjaira a marosvásárhely-jassyi vonal közvetítésével szállíthatnának.

Ezen közvetlen feladata mellett, a kérdésben lévő vasut hivatva lenne a keleti vasut maros-vásárhely-nagy-váradi részének és az első erdélyi vasut gyula-fehérvár-aradi és piski-petrozsényi részeinek jövedelmezőségét fokozni s ekkép az állam igénybevételének csökkentését elősegíteni.

## II.

**Földrajzi és világforgalombani helyzete, valamint viszonya a szigeth-szucsavai vasuthoz.**

A maros-vásárhely-jassyi vonal egyik összekötő láncszemét képezné Európa keleti vasuthálózatának a nyugoti és délnyugoti hálózattal való összeköttetésében, egyszersmind a

Fekete tenger partjait a nyugoti és északi, valamint az adriai tenger kikötőivel új irányokban fűzné össze.

A dél-oroszországi vasuti hálózat ezen vasut közvetítése által a moldva fejedelemségen keresztül hazai vasutainkkal a legrövidebb úton köttetnék össze, minek folytán a hazánkat jelenleg teljesen elkerülő oláh és orosz átmeneti forgalom részben vasutainkra akkép tereltetnék, hogy az a fővároson keresztül folytatná útját rendeltetése felé.

Alig kell felemlitenünk, miszerint az által, hogy ezen világforgalmi érdekű csatlakozást oly módon sikerül létesítenünk, hogy az internationalis forgalom fővárosunkon keresztül mozog — egyrészt kereskedelmünket emeljük, míg másrészt befolyást nyernénk azon díjtételek megállapítására, a melyekkel — kárunkra — a leemberg-cernoviczi, Károly-Lajos és cs. kir. Nándor északi pályák az orosz és oláh forgalmat magukhoz ragadják.

A marosvásárhely-tölgyes-szoros-román-jassyi vonal, Maros-Vásárhelyből kiindulva, Sáromberkén, Gernyeszegen, Szászrégenen, Ratosnyán, Gyergyó-Topliczán keresztül Orotváig a Maros tágas völgyében halad, a hol is a már Ratosnyánál megszűkült Marosvölgyét elhagyva, a Salotka hegyi patak völgyében folytatná útját. A Marosba folyó Salotka és az Aranyos-Beszterczébe folyó Putna patak közötti vizválasztót az Uj-havas alatt lépven át, a Putna és a Borszék völgyében haladva tovább, ennek mentén Preszekárnál a magyar határt átlépné és ezen folyó völgyében oláh területen az Aranyos-Besztercze völgyébe szállana le. Pojona-Kapsinál a Besztercze völgyét elhagyva a Kárpátok oláhországi kifutó halmait Piatránál keresztbe szelné, hogy Románál leszálljon az oláhországi fensikra, a melyen áthaladva Jassynál, — az oláh és orosz vasutakhoz közvetlen csatlakoznék.

Ezen rövid leirásból látható már, miszerint ezen vasut Marosvásárhely, p.-orotvai és pojana-kapsi-román-jassyi része határozott völgy-vasut jellegével birand, míg annak p.-orotva-tölgyes-pojana-kapsii része, miután az egyrészt szűk hegyi patakok völgyében haladna, míg másrészt ebben a szakaszban lépné a Kárpátok vizválasztóját által, — a nehezebb hegyi vonalok természetével birna.

Hogy kitüntessük, miszerint a marosvásárhely-jassyi vonal a világforgalom különböző relatióiban mily helyzetet foglal el, a következő táblában állítottuk össze a főbb kereskedelmi központok távolságát Odessától és Galacztól. Összehasonlításul ugyanazon emporiumok más irányokbani távolságát szintén felvettük kimutatásunkba.

Mindezen hosszak összehasonlításából látható, miszerint a marosvásárhely-román-jassyi vonal a nyugoti irányban és az Adriai tenger felé Odessát-Galaczt és Dél-Oroszországot a legrövidebb úton köti össze a kereskedelmi piacokkal, miután egyrészt a Bécsen keresztül a nyugot felé menő forgalom ezen vasut által az eddig üzletben levő vasutak legrövidebb vonalánál is 135 kilométerrel rövidebb úton közvetítettik, míg másrészt a Fekete és Adriai tenger 326 kilométerrel rövidebb vonallal köttetnek össze.

A jelzett irányokban a marosvásárhely-jassyi vonal, még a tervezett, aránytalanul több nehézségekkel bíró s nagyobb költségeket igénylő szigeth-szucsavai vonalnál is 8 kilométerrel ténylegesen rövidebb. E különbség, tekintve ezen utóbbi vonal 40 kilométer hosszú 25 pro mille emelkedését s tekintve ennek forgalmi nehézségeit, melyeket átszámítva virtualis hosszakra, mintegy 32 kilométerben fejezhetünk a marosvásárhely-jassyi vonal 14<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedése ellenében ki, — valószínűleg negyven kilométerre fog emelkedni.

Köszén-, szerszám- és építési fakivitelünkre, valamint vas-  
 industriánkra nézve nemkülönben fontos fentebbi kutatásunk azon eredménye, hogy a kaláni vasérczek, a zsilvölgyi köszén, a Kárpátok fabősege, természetszerűleg utalt fekete tengeri fogyasztási piacaikhoz Galacz, Odessa és egyáltalában a kelet felé 291 kilométerrel rövidebb úton fognak juthatni, — mint a tömösi vasuton által.

Odessa és Budapest között az út, Lemberg-Legenye-Mihályin keresztül 230, Bukarest-Vercierován keresztül 400 és Plojesti-Tömös-Brassón keresztül 300 kilométerrel hosszabb. Budapest és Galacz között a távolság Lemberg-Prsemysl-L.-Mihályin keresztül 480, a tervezett szigeth-szucsavai vonal közvetítésével 163, a tömös-predeal-plojesti vonal kiépültével ezen keresztül pedig 67 kilométerrel nagyobb.

Útirány		Az alantabbi irány felhasználásával			Jegyzet
honnan	hová	A vasut és állomásai megnevezésével	az ut hossza	M.-Vá- sárhely- Jassy von. át.	
			kilometer		
Odessa	Budapest	Odessa—Birsula—Pod- Wolocziska—Lemberg— Przemysl—Legenye- Mihályi—Budapest	1331	1149	
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest	1379	»	
»	»	Odessa—Szucsava—M.- Sziget—Debreczen—Buda- pest	1157	»	
»	Basel	Odessa—Pod-Wolocziska Lemberg—Bécs—München Zürich—Basel	2436	2355	
»	»	Odessa—Szucsava—M.- Szigeth—Budapest— Bécs—Basel	2363	»	
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg —Krakkó—Bécs—Mün- chen—Basel	2485	»	
»	Hamburg	Odessa—Pod-Wolocziska —Lemberg—Boroszló— Berlin—Hamburg	1983	* 2376	*) Budapest— Rutka—Oder- bergen keresztül
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg —Krakkó—Mislovitz— Berlin—Hamburg	2032	** 2284	**) M.-Vásár- hely—Szolnok —Hatvan— Rutkán.
»	»	Odessa—Jassy—Szucsava Szigeth—Kassa—Oder- berg—Hamburg	2124	»	
»	Fiume	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Fiume	2056	1730	
»	Triest	Odessa—Jassy—Lemberg —Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Triest	2083	1767	
»	Fiume	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Fiume	2056	1730	
»	»	Odessa—Jassy—Szucsava —M.-Szigeth—Debreczen Budapest—Fiume	1738	»	
»	»	ddtto —Triest	1775	1767	

Utirány		Az alantabbi irány felhasználásával			Jegyzet
honnan	hová	A vasutirány megnevezése	az ut hossza	M.-Vá- sárhely- Jassy von. át.	
				kilometer	
Odessa	Petrozsény	Odessa—Bender—Galacz—Plojesti—Brassó—Petrozsény	1131	840	
Galacz	Budapest	Galacz—Plojeszti—Tömös—Brassó—Kolozsvár—Budapest	1040	973	
»	»	Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Temesvár—Budapest	1140	»	
»	»	Lemberg—Przemysl—L.-Mihályi—Budapest	1453	»	
»	»	Szucsava—Sziget—Budapest	1136	»	
»	Bécs	Galacz—Román—Paskányi—Szucsava—Lemberg Bécs	1413	1251	
»	Petrozsény	Galacz—Plojeszti—Tömös—Brassó—Petrozsény	723	695	
Odessa	Bécs	Odessa—Pod-Wolocziska—Lemberg—Krakkó—Oderberg—Bécs	1507	1426	
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg—Krakkó—Oderberg—Bécs	1560	»	
»	»	Odessa—Szucsava—M.-Sziget—Debreczen—Budapest—Bécs	1434	»	
»	»	Odessa—Bender—Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Budapest—Bécs	1826	»	
»	Budapest	Odessa—Bender—Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Budapest	1548	1149	
Bukarest	Budapest	Budapest—Vercierova—Orsova—Temesvár—Budapest	872	1241	

Fiume, Triest és Odessa között a távolság a jassy-roman-marosvásárhelyi vonalon által (még a legrövidebb routát számítva is) 326 kilométerrel rövidebb, míg ugyanaz a bukarest-vercierova-orsova-budapest-trieszti iránynál 400 kilométerrel rövidebb.

Ezek ellenében azonban a fejtegetéseink tárgyát képező vasut, az északi irányban való relatiókban, ugymint Berlin, Hamburg, Brema, Stettin s egyáltalában Észak-Németország és az északi tenger felé, — habár új irányt létesít is, — mindazonáltal a leghosszabb meglevő utaknál is, a mint a fentebbi táblázatban előtűntettük, 250 kilométerrel hosszabbítja a végpontok összeköttetését, míg a szigeth-szucsavai vonalon keresztül ugyanazon kereskedelmi gőcpontok, Odessától az eddig legrövidebb iránynál csak 140 kilométerrel lennének távolabbra.

Ezen számadatok egyszerű egymás mellé való állítása jellemzi a marosvásárhely-roman-jassy-i vasut feladatát, értékét és világforgalombani helyzetét legjobban. Ezek tüntetik legszembeötlőbben fel, hogy vasuti hálózatunkban mily égető hézagot volna az hivatva betölteni, hogy mit várhatnánk forgalmától és végre, hogy mily viszonyban áll amaz versenytársához, a szigeth-szucsavai vasúthoz.

Behatóbban vizsgálva a kimutatott adatokat, mindenekelőtt azt fogjuk tapasztalni, miszerint a kérdésben lévő vasut tényleg, a mint azt bevezetésünkben feladatának kijelöltük, egyrészt Déloroszország, Odessa, Galacz, a Fekete tenger és a nyugot-európai, másrészt az adriai tenger kereskedelmi emporiumai között, a legrövidebb, s hazánk központján keresztül menő összeköttetést létesíti. Azon hivatásának tehát, hogy a keletet a nyugattal és a déllel szorosabb kapcsolatba hozza, tökéletesen megfelel.

Ezen feladatának megfelelően, a marosvásárhely-jassyi vasut első sorban is, nagyfontosságú internationalis forgalmi ütere lesz hazai vasuti szervezetünknek.

Ha hazánk geographiai helyzetét tüzetesebben tanulmányozzuk, úgy csakbamar azon meggyőződésre kell jutnunk, hogy a marosvásárhely-jassyi vasutnak versenytársaktól soha sem kell tartania, miután feladatában nem csak időlegesen, míg más versenyvasut nem létesül, dominálná a közlekedési viszonyokat,

hanem tekintve, hogy minden más, hason czél után törekvő vonal, kivéve a sziget-szucsavai pályát, mely ennek természetes, de egyedüli versenytársa, s melyről későbben szólandunk, kénytelen volna a Kárpátokat észak-nyugot felé megkerülni, s így 140, illetőleg 326, vagy a Duna völgyében haladni s ennek folytán 400 kilométerrel hosszabb uttal kitűzött czélja felé érni.

Hazánk iparára nézve fontos helyi érdekekkel bir ezen vasut, miután kereskedelmünk a kaláni és vajda-hunyadi vasérczeket, nyers és finomított vasat, a zsilvölgyi és ágostonfalvi szenet, Kárpataink épület-, szerszám-, hajóépítési fáit 290 kilométerrel rövidebb úton vihetné rendeltetési helyeikhez, míg ezek ellenében iparunk az oláh- és déloroszországi gabonát, nyers és kikészített bőrt, faggyút stb. nyers terményt a legrövidebb irányban szerezhethné magának meg.

Hogy Budapest és a déloroszországi fontosabb kereskedelmi piacok között, különösen az utóbbi években élénk kölcsönös csereviszony állott be, bizonyítja többek között, hogy ámbár a mai legrövidebb két útirány, az odessa-jassy-lemborg-przemisl-legenye-mihályi-budapesti és az odessa-podwolocziskalemborg-przemysl-l.-mihályi-budapesti utak 230, illetőleg 182 kilométerrel hosszabbak, mint azok a tervezett vasuton keresztül lennének, mégis az érdekelt vasutak szükségesnek tartották, az említett relatiókban közvetlen kötelékforgalmi díjszabályzatok felállítását.

S hogy a vasutak ezen törekvésének realis alapja is van, bizonyítja, miszerint iparunk még a mai gyarló összeköttetések mellett is igénybe veszi az oláhországi és déloroszországi nyers terményeket. Így a mint ismeretes, malomiparunk nagy mérvben öröl oláh gabonát, a budapesti »Flora« stearin-gyár orosz faggyut dolgoz fel stb.

Kitünő vajda-hunyadi, kaláni vasérczeink, melyek különösen Bessemer-aczél gyártásra elvitettek egész Ternitzig, és itt a nagy vasuti fuvardíjaknak daczára a közvetlen közelben lévő stiriai vasérczekkel is képesek voltak a versenyt győzelmesen kiállani, azt hisszük akár mint nyers érczek, akár mint finomított vasgyártmányok, czélszerű vasuti összeköttetések segélyével hamar el fogják foglalni a keleti és déloroszországi



piaczatokat és kiszorítandják a jelenleg ott domináló angol vasgyártmányokat, a melyek az angol kőszénnel együtt csak annak köszönhetik keleti egyedárúságukat, hogy vasuti csatlakozásainknak kelet felé való elhanyagolása által magunkat systematikusan zártuk el természetes fogyasztási piacunktól.

Hogy ezen vasut kőszénbányáink üzemét mennyire van hivatva emelni, arra azon egy példát említjük fel, miszerint az angol szén tonnája Odessában és Galaczon ma 30—32 frtba, azaz egy mázsa 1 frt 50 krtól 1 frt 60 krig kerül, míg a zsilvölgyi szén, feltéve, hogy egy negyeddel kevesebb fűtő erővel bír, mint az angol szén, s felvéve annak bányaköltségét mázsánként 20 krban, szállítási költségét 840 kilométer után 67 krban, 693 kilométer után pedig 55·0 krban, s ehez még mázsánként 10 krnyi nyereséget számítva, tekintve, hogy az angol szén nagyobb fűtő erővel bír, az egész összeg 25%-át hozzáadva: Odessában 1 frt 20 krba és Galaczon 1 frt 6 krba kerülne.

A fentebbiek alapján alig kell bizonyítanunk, hogy miután az árakat inkább túlzottan magasaknak, mint alacsonyoknak vettük fel, miszerint a zsilvölgyi szén, ezen vasut közvetítése által, a Fekete tenger összes piacait meghódíthatná és ennek rendkívüli nagy hajózási szükségletét ellátva nagy kivitellel kecségtetné kincstárunkat.

Már egyedül ez a tény is elengedően tanuskodik a marosvásárhely-jassyi vonal eminens fontossága mellett.

Ha sikerülne hazai kőszénünkkel az angol szenet a keleten kiszorítani, vagy azzal csak sikeresen versenyezni is, a miben a fentebbi árak figyelembe vételével kételkedni alig lehet, úgy már ez is elegendően indokolná ezen vasut kiépítésének szükségét.

Amint a fentebbi számadatokból kivehető, az északi relációkban ezen pálya nem kecségtet nagy forgalmi előnyökkel, miután két más tetemesen, mintegy 350—400 kilométerrel rövidebb vasuttal kellene versenyeznie. De ezen forgalmat úgy is hazánk földrajzi fekvésénél fogva azon keresztül egyetlen egy vasuttal sem lennének képesek megszerezni, mivel az észak felé egyedül építhető sziget-szucsavai vasut iránt némelyek által táplált ebbeli remények, a mint azt később iparkodni

fogunk bebizonyítani, alig elégtetnének ki annak forgalmi eredményei által.

Lássuk most már, hogy mily viszonyban áll pusztán forgalmi tekintetekben a m.-vásárhely-jassyi vasut egyedüli, a közvélemény által oly számos évek óta hangsúlyozott versenytársa a »sziget-szucsavai« vasúthoz.

Tagadhatlan, hogy a sziget-szucsavai vasut, ugy a nyugoti irány, valamint az adriai tenger partjait, Odessával, Déloroszországgal és a Fekete tengerrel, a mint kimutattuk, csak *n y o l c z*, illetőleg virtuális hosszban *n e g y v e n* kilométerrel hosszabb vonallal köti össze, mint a m.-vásárhely-jassyi vonal azt eszköznél. Mig az északi irányban Hamburg, Bréma, Berlin, Stettin felé már épen 160, illetőleg 120 kilométerrel rövidebb, mint amaz.

Az első pillantásra az egyik eltűnő, számba sem vehető különbségnek, míg a másik döntő előnynek volna tekinthető.

Ha figyelembe vesszük azonban, hogy ezen összekötő vasut, a leberg-czernovicz-jassyi vasut egy állomásából szakadna ki, ha megfontoljuk, hogy ezen utóbbi vasut két csatlakozó pályáival, a hatalmas és gazdag Károly-Lajos és cs. kir. északi Nándor vasutakkal érdekközösség folytán cartellszerződésben áll, — úgy csakhamar azon meggyőződésre jutunk, hogy még azon nem várt esetben is, ha az osztrák kormány engedélyezné a sziget-szucsavai vonal bukovinai részét, ezen . vasut alig birna valamibe vehető átmeneti forgalommal, miután a leberg-czernovitz-jassyi vasut kétségkívül mindent elkövetne, hogy a Jassyban a Déloroszország és Odessa felől, Paskanyiban pedig Románia belsejéből érkező szállítmányokból Szucsaván Sziget felé egy tonna se menjen át.

A nevezett pálya, árendedmények útján, ezen célját annyival könnyebben érhetné el, mivel az egész vonal Jassytól Bécsig 1241 kilométer hosszban a romániai és gácsországi síkságokon haladva keresztül, különös forgalmi nehézségekbe nem ütközik, minek folytán azon nagy megterhelési vonatok közlekedhetnek, míg a sziget-szucsavai vasut a Kárpátokat 40 kilométer hosszú 25‰ emelkedéssel lépvén át, ez által az egész 320 kilométer hosszú vonal szállítási képessége tetemesen csökkentetnék.

Tartani kell attól, hogy ezen hátrányok mellett árkedvezmények nyújtása által, a mit a többször említett gazdag, nagy szállítási képességgel bíró vasutak egy 1241 kilométer hosszú vonalon könnyen adhatnak, azon előny, hogy a sziget-szucsavai vasut közvetítésével az út Bécs és Jassy között 126 kilométerrel rövidebb, egészen elenyészne. A mi annál biztosabban bekövetkeznék, mivel az említett 126 kilométernyi különbség, a 40 kilométer hosszú 25<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedésű vonal virtuális hosszának beszámítása után tulajdonképen 54 kilométerre száll le.

Ily viszonyok között még az sem volna remélhető, hogy cartellkötés útján Szucsaván sikerülne a forgalmat megosztani, miután az ilyen érdekmegosztások azon alap feltételével, t. i. hogy az illető vasut számításba vehető versenytárs legyen, a sziget-szucsavai vasut az előadottak szerint nem bír. Ily körülmények között csak tarifharez támadna, melyben mindig az anyagilag jól situált vasutak szoktak a győztesek lenni.

Ha már kétes, hogy a sziget-szucsavai vasut Bécs felé versenyezni képes lesz-e a leemberg-krakó-bécsi iránynyal, ámbár 126 kilométerrel rövidebb, mint amaz, úgy világos, hogy a déloroszországi, odessai, vagy oláh terményekből az északi irányban egy mázsát sem fog szállítani, miután egyrészt ez a vonal minden más versenytársánál 141 tényleges, illetőleg virtuális hosszban 213 kilométerrel hosszabb, másrészt, miután ez a vasut összesen 100 kilométer hosszban a Kárpátok hat nagy vízvázasztóját, úgy mint a sziget-szucsavait 30 kilométer hosszú 25<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, a mislye-nagy-szalánczit 21 kilométer hosszú 13<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, az Igló-Poprád közöttit 13 kilométer 10<sup>0</sup>/<sub>00</sub> és a 13·6 kilométer hosszú 14·2<sup>0</sup>/<sub>00</sub>; a lucsivna-hochvaldit 19 kilométer hosszú 15; a csácsa-mostyit 11 kilométer hosszú 15<sup>0</sup>/<sub>00</sub> és a karsindombrauit 4 kilométer hosszú 15<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedésekkel lépi át, a mi maga oly nehézségeket gördít a forgalom elé, hogy ez által az emelkedések összes hossza 127<sup>0</sup>/<sub>00</sub>-kal fokoztatik.

Az odessa-podwolocziska-leemberg-hamburgi és az odessa-jassy-leemberg-hamburgi vonalak rónaságon vonulván végig, még azon esetben is, hogy ha egyenlő hosszzal bírnának, az odessa-szucsava-sziget-kassa-oderberg-hamburgi vonallal ezen kiváló hegyi pálya jellegével bíró vasut ellenében mindig oly nagy

előnyökkel bírnának, hogy azokkal emez versenyezni soha sem volna képes.

Ez a vonal azonban 141 kméterrel még tényleg is hosszabb versenytársainál s átszámítva a hat nagy vízválasztó által előidézett forgalmi nehézségeket síkpálya hosszra, illetőleg kiszámítva a 14—25<sup>o</sup>/o emelkedéssel bíró 100 kilométer hosszú vízválasztók virtuális hosszát, a mi 227 kilométer hosszú vízszintes vonalnak felel meg, és hozzáadva az előbbi távolsághoz a tényleges és a virtuális hossz közötti 127 kilométer különbséget, úgy az odessai és az északi irányok közötti távolság, a szigeth-szucsavai vasuton keresztül 268 kilométerrel lesz hosszabb, mint leghosszabb versenypályája, az odessa-jassy-lemberg-hamburgi vonalon keresztül. Mindezeknek megfontolása után azon reménynyel kecsegtetni magunkat, hogy a szigeth-szucsavai vonal az észak-németországi irányban Hamburg felé egy tonnát is fog szállítani, több volna tévedésnél.

Mathematikai pontossággal következtethetjük ezekből mindenek előtt, miszerint hazánk területén oly vasutat soha sem leszünk képesek keresztülvezetni, a mely Odessát és az északnémet kereskedelmi piacokat úgy kötné össze, hogy az a már fennálló vasutakkal versenyezni bírjon, — miért is egyszer s mindenkorra fel kell hagynunk ebbeli álmainkkal, — nehogy a kiábrándulás oly keserű tapasztalatokkal gazdagítson bennünket, mint a milyenekkel már úgy is több hazai vasutunknál kénytelenek voltunk vérmes reményeinket megfizetni.

A szigeth-szucsavai vasut létjoga azon perczben megszűnt, a melyben tisztában vagyunk azzal, hogy észak felé irányuló forgalmat tőle nem várhatunk, — megszűnt, mivel egyedüli támpontja az a hit volt, hogy csak is ennek kiépültével válnak az északkeleti és a kassa-oderbergi vasutak világforgalmi vonalakká.

Ezen vonalnak előreláthatólag, annak daczára, hogy nemzetközi csatlakozásokat létesít, pusztán helyi forgalma lenne, a mennyiben a legfőbb szállítási czikke valószínűleg csak is fa volna.

A fa azonban a Kárpátokból és Máramarosmegyéből származván, az északkeleti vasutat Oroszország és Románia felé való forgalomban nagyon rövid vonalon, a kassa-oderbergi

vasutat pedig épen nem venné igénybe. Így tehát ezen két vasút üzletbevételének emelésére ezen szállitmányok épen semmi befolyással nem bírnának.

A mint tehát fentebbi fejtegetéseinkből kiderül, a fősúlyt Odessának és Galatznak, mint a Feketetenger és Déloroszország legfontosabb kereskedelmi pontjainak, — a nyugottal és az adriai tengerrel, — hazánk szívéen Budapesten keresztül, leg-rövidebb úton való összeköttetésére kell fektetnünk. Ha ezen összeköttetést még úgy létesítjük, hogy a forgalom természet-szerűleg fővárosunkban megtörik, úgy hazai kereskedelmünknek, a főváros felvirágzásának, némely vasutaink jövedelmezőségének, valamint a világforgalomnak egyaránt fontos szolgálatot tettünk.

Feladatunk röviden tehát, azon esetben, hogy ha vasuti hálózatunkat kelet felé kiegészíteni akarnók — mindenekelőtt az északi irány felé való törekvéseinkkel, mint improductiv eszmével véglegesen felhagyni, és a nyugot felé menő vasutainknak Odessa és Galacz felé oly csatlakozást adni, hogy azok függetlenül az észak-nyugoti irányban eltérő egyéb vasutaktól, — úgy az orosz, mint a román vasutakkal közvetlen érintkezésbe jöhessenek.

Ezen követelményeknek egyedül a m.-vásárhely-roman-jassyi vonal felel meg.

Mig egyrészt a magyar-oláh határt a Tölgyesszoroson átlépve, Romanban az oláh állami vasutakhoz közvetlenül csatlakozik, — addig Romanon túlhaladva, Jassyban a déloroszországi vasutakkal érintkezik. Nincsen tehát, mint a szigethszucsavai vasut azon veszélynek kitéve, hogy közte és a külföldi pályák közé egyoly vasut legyen beékelve, melynek természetes tendenciája, hogy a már egyszer átvett szállitmányokat az egész 500 kilométer hosszú vonalán megtarthassa.

Forgalmi, politikai s a valószínű jövedelmezhetőség szempontjából az a körülmény, hogy a marosvásárhely-roman-jassyi vasut minden irányban képes függetlenségét megóvni, — ennek legfontosabb indító okát képezi, miért is erre a legnagyobb súlyt kell fektetnünk.

A csatlakozás függetlenségének szigorú megőrzésétől függ ezen vasut sikere is.

Miután a fentebb előadottakban úgy a csatlakozás függetlenségét kellően megvilágítottuk, — valamint számokkal bebizonyítani iparkodtunk, hogy ezen vonal az általunk feladatúl kitűzött czéloknak a legrövidebb úton felelne meg — azon véleményből indulva ki, hogy minden további kutatás ez irányban felesleges, — áttérünk ezen vasut építési viszonyainak és költségeinek fejtegetésébe.

### III.

#### **Építési viszonyai és valószínű építési költségeinek megállapítása.**

Mielőtt ezen vonal építési költségeinek kifejtésébe bocsátkoznánk, határozottan ki kell jelentenünk, — miszerint annak alapját korántsem képezi valami részletesen tanulmányozott terv és költségvetés, hanem hogy az pusztán jó és megbízható földrajzi térképek nyomán és a mai tapasztalatok alapján meghatározott építési árak alapul vetése mellett, — a terep ismerete segélyével állítottatott össze.

Miután azonban ezen tanulmány fő és kizárólagos, bevezetésünkben bevallott czélja, úgy az irányadó kormánykörök, a törvényhozó testületek, valamint a végeredményekben anyagilag érdekelt közvélemény figyelmét ezen délkeleti csatlakozásunk módozatára felhívni, hogy ez által meggyőződésünk szerint a marmaros-szigeth-szucsavai összeköttetés lidércznyomásától azokat felmentsük, — azt hisszük, nem tévedünk, — hogy ha az aproximativ adatok szigorú megrostálásával, tanulmányunk folyamába a marosvásárhely-roman-jassyi vonal megközelítő építési költségeit, valamint valószínű jövedelmezőségét is felvesszük, — ha egyéb célból nem is, csak pusztán azért, miszerint bebizonyítsuk, hogy ezen vasut megfontolása és részletes tanulmányozása, — eltekintve a már fentebb kifejtett forgalmi, politikai szempontoktól — a szigeth-szucsavai vasut építési viszonyai és költségei ellenében, — tisztán építési tekintetből is érdemes. Erre pedig megközelítő adatokat nyújt tanulmányunk, kivált ha megfontoljuk, hogy a szigeth-szucsavai vasut soha sem tanulmányoztatott részletesen, és hogy annak jelenleg közkézen forgó adatai egy meglehetősen gyarló előzetes tervből merittettek, a melyből a rendkívüli szűk és vad Iza vagy Vissó völgye,

valamint a tetemesen magasabb vízvásztó által gördített építési nehézségek és költségek nem ítéltetők megbízhatólag meg.

A marosvásárhely-jassyi vasut építési viszonyainak jellemzésére felemlítjük, miszerint ez oly szerencsés földrajzi viszonyok között van, hogy a Kárpátokat, egyik legalacsonyabb részén, a tenger felszine felett csak 1032 méterrel magasabb Ujhavas alatt lépheti át. És azt is legfeljebb egy 14<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéssel bíró vonallal éri el.

Közelebbi megismertetésére ezen vonalnak, azon völgyek emelkedési viszonyait fogjuk itt felsorolni, a melyekben az haladni fog, ezen völgyemelkedéseknek alapul vétele mellett bizton következtethető, hogy ezen vasut építési emelkedései nagyon csekély mérvben, — vagy épen nem — fogják átlépni ezen völgyek emelkedési viszonyait.

A marosvásárhely-jassyi vonal, Marosvásárhelyből kiindulva, mintegy 95 kilométer hosszban váltakozva a 3<sup>0</sup>/<sub>00</sub>—4<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéssel a Maros völgyében egész Gyergyó-Topliczáig volna vezethető, innen Orotván keresztül csekély kifejtéssel 29 kilométer hosszban 9—13<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéssel elérhetné a Salotka patak mentén az 1032 méter magas Uj-havast, ezt alaguttal vagy esetleg még a nélkül is átlépve, a Putna patak völgyében ismét csekély kifejtéssel 10<sup>0</sup>/<sub>00</sub> eséssel leszállana a Borszék patak völgyébe, — melylyel haladva az aranyos Besztercze mentén a Kárpátok románországi dombos kifutó ágait csekély esés és emelkedésekkel átszelve — Románnál végleg átmenne az oláh fensíkba.

Látható ezekből tehát, hogy míg a Sziget-Szucsavai vonal kénytelen Strimtuvánál az 1611 méter magas Stiol alatt átkelni, addig a Marosvásárhely-Jassyi vonal 600 méterrel alacsonyabb vízvásztón halad át; míg amaz csak négy vagy öt mértföld hosszú 25<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéssel bíró vonal által közelítheti meg a vízvásztót, — addig ez, még ha az építésnél előre nem látott nehézségek is merülnének fel, — a Kárpátok láncolatán, 14 kilométer hosszú 14<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéssel lesz képes átlépni.

Azt hisszük, azon két vasut építési viszonyainak további összehasonlítására többet felemlitenünk alig kell, úgy hogy áttérhetünk az építési költségek megállapítására.

Előre kell még bocsájtanunk, mikép a Marosvásárhely-Jassyi vonal építési költségeinek megállapításánál, tekintet nélkül a magyar vagy román területeken fekvő részekre, a vasutat egész összességében vettük figyelembe. Ezen eljárást azért tartottuk czélszerűnek, mivel, a mint később kifejtendjük, ezen vasutnak Jassytól Marosvásárhelyig egy társulat kezében kell lennie, miért is az építési költségek egy összegbeni kimutatása válik célirányossá.

A mint már a földrajzi viszonyok leírásánál, valamint az emelkedési viszonyok ismertetésénél kimutattuk, ezen vonalnál építési tekintetből, három fő részt különböztethetünk meg: ugyanint egy nyílt tágasabb völgy mentén haladó, — egy szűkebb, de még mindig 1000 méter széles völgyben, és végre egy szűkebb hegyi patak völgyében a vízválasztóhoz menő s azt némi nehézségekkel átlépő vonalat észlelhetünk. Ha ezen egyes vonalszakaszokat építési nehézségeik szerint mérlegeljük, úgy azokat könnyű, közép nehézségű és végre nehéz hegyi vonalaknak jelezhetjük.

Ma, midőn az építési árak az 1870—1874. évi építési idény árainál mintegy 30 százalékkal alacsonyabbak, az utóbbi években végrehajtott vasuti építkezések tapasztalatai nyomán a könnyű vonal építési költségeit kilométerenkint 54,000, a középnehézségűét 80,000 és a nehéz hegyi vonalét 95,000 frt-ban vehetjük fel.

A vonal építési nehézségei szerint a következő szakaszokra oszlik fel:

a Marosvásárhely-Ratosnya 62 kilométer hosszú könnyű, a Ratosnya-Orotva 52 kilométer hosszú nehéz, az Orotva-Pressekár (határ) 56 kilométer hosszú nehéz hegyi, a Pressekár-Pojana-Kapsi 42 kilométer hosszú nehéz hegyi, a P.-Kapsi-Roman 38 kilométer hosszú könnyű, és végül a roman-jassyi 60 kilométer hosszú könnyű szakaszra.

A fentebb felvett árak mellett azok építési költsége a következőkép alakul:

a m.-vásárhely-ratosnyai 62 kilométer  
hosszú szakasz kilométerenként

54,000 frtba számítva, kerül . . . . 3.348,000 frt

a ratosnya-orotvai 52 kilométer hosszú



szakaszkilométerenként 80,000 frtba  
 számítva, kerül . . . . . 4.160,000 frt  
 a orotva-preszekár-p.-kapsi 98 kilométer  
 hosszú szakaszkilométerenként  
 95,000 frtba számítva, kerül . . . . . 9.310,000 frtba  
 és végre a p.-kapsi-román-jassyi 98 kilo-  
 méter hosszú szakaszkilométerenként  
 54.000 frtba számítva, kerül . . . . . 5.292,000 frtba.

Ehez számítva még, a vizválasztón az Uj-havas hegy-  
 lánczban előállítandó alagút által előidézhető esetleges több  
 költségek czimén még mintegy . . . . . 890,000 frtot,  
 úgy a maros-vásárhely-tölgyes-szoros-piatra-  
 román-jassyi vasut tényleges építési összköltsége leg-  
 feljebb mintegy : 23.000,000 osztrák értékű forintot fog kitenni.

A forgalmi eszközök, úgymint mozdony, személy- és teher-  
 kocsik, hóékek stb. egyáltalában a mozgó anyagok beszerzésére,  
 az utóbbi vasutépítési periodus tapasztalatai nyomán bátran  
 felvehetünk kilométerenként 8000 frt összeget. A mi mértfölden-  
 kint 90,000 frtnyi beruházásnak felelne meg.

Tekintve, hogy legtöbb hazai vasutunk e czimen mért-  
 földenkint csak 40,000 frttal dotáltatott, a mi a későbbi tapaszt-  
 alatok szerint kevésnek bizonyult ugyan be, de tekintve a  
 forgalmi eszközöknek időközben tetemesen csökkent beszerzési  
 árát, a fentebb felvett összeg tökéletesen megfelelőnek mu-  
 tatkozik.

A forgalmi eszközök beszerzési czimén összesen tehát  
 8000 frt  $+ 310 = 2.480,000$  frt lesz számítandó.

Ezen összeget a 23.900,000 frt építési összeghez csatolva  
 a maros-vásárhely-jassyi vasut építése és felszerelése  
 ténylegesen mintegy 25.480,000 frtba fog kerülni.

Hogy azonban ezen vonal valószínű jövedelmezőségének  
 kutatásába ereszkedhessünk, ezen tényleges építési tőkéhez  
 hozzá kell számítanunk még, annak beszerzési költségeit és  
 az építés alatt felfolyó időközi kamatokat is.

A mai pénzügyi viszonyok figyelembe vétele mellett, a  
 czimletek kibocsájtásának árfolyamát 100 frt után csak het-  
 venöt forintba vesszük fel. Ezen kibocsájtási árfolyam

mellett a 25.480,000 frtnyi tényleges költség kereken 34.000,000 forintnyi névleges értéknek fog megfelelni.

Az építési idény valószínűleg három évet vévén igénybe, az építési idő tartamának fele, azaz másfél év után lesznek az időközi kamatok számítandók.

A névleges érték másfélévi 5% kamatja 2.550,000 frtot teszen ki, a mit hozzászámítva a fentebb kiszámított 34.000,000 frthoz, a marosvásárhely-tölgyesszoros-román-jassyi vasut valószínű összköltsége kereken: 36.600,000 frtot fog kitenni. Miért is ezen vasut alantabb kifejtendő s előrelátható jövedelmezőségének kiszámításánál ezen összeget fogjuk alapul felvenni.

Ennek ellenében a szigeth-szucsavai vasut építési költségei tekintetbe véve annak 25% emelkedését és rendkívüli nehéz építési viszonyait a kiadásokat kilométerenkint átlag legalább 95,000 frtnyi összegben véve fel, 320 kilométer után 30.400,000 frtot tesznek ki.

Forgalmi eszközökre hasonlóan 2.500,000 frtot vévén fel, ezen utóbbi vasut építésének és felszerelésének tényleges költsége, mintegy 32.900,000 frt kereken 33.000,000 frtban lenne felvehető.

A pénzbeszerzést hasonlóan, mint a maros-vásárhely-jassyi vonalnál 75 frt árfolyammal hozva számításba, a fentebbi tőke névlegértéke: 41.250,000 frt volna.

Ehez számítva még három évi építési idő után a másfél évi 5% időközi kamatokat 2.062,500 frtban, a szigeth-szucsavai vasut építése és felszerelése legalább 43.312,000 frtba kerülne.

#### IV.

##### **Forgalmi viszonyai és valószínű üzleteredménye.**

Ezen vasut építési viszonyainak megvilágításánál láttuk már, hogy az oly kedvező emelkedési és esési viszonyokkal bir, mint a milyenekkel a Kárpátokat átlépő egyik vasutunk sem dicsekedhetik.

Nagy előnyére szolgál, hogy természetes fejlődése, helyi nagy emelkedések által nem gátoltatik. Ezen vasut a vízválasztót 14% emelkedéssel érvén el, tetemesen nagyobb szállítási

képességgel fog birni, mint a 20<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedésekkel bíró magyar királyi államvasutak összes északi vonala.

Magasabb szállító képesség mellett azonban, a továbbítási költségek sokkal csökkennek, miután a vonatok nagyobb megterheléssel közlekedhetvén, a mozdonyok vontatási képessége jobban használtathatik ki.

Mindezen előnyök a marosvásárhely-jassyi vonal értékét magasan a szigeth-szucsavai vasuté fölé emelik. Mindenki előtt ismeretes, hogy magas emelkedések mellett aránytalanul csigáztatnak fel úgy az építési és beruházási költségek, valamint a mi még súlyosabb, mivel eltévesztett vonal mellett soha többé nem apaszthatók le, az üzleti kiadások.

Miután előbb kifejtettük már, hogy e fejtegetéseink tárgyát képező vasut mily relatiókban bír fontossággal, miután jeleztük, hogy azon mily fontosabb czikkek szállítása remélhető, a valószínű jövedelmezőség kiszámítására szükséges egyes czikkek mennyiségének megállapítására térhetünk át. Előre kell azonban bocsátanunk, hogy miután a marosvásárhely-jassyi vasut-részben iparczikkeink és nyersterményeinknek új piacokat lesz hivatva megszerezni, eddigi tapasztalatok nyomán ez irányban nem haladhatunk, miért is a mennyiségek felvételénél, nehogy a számeredmények hamis képet nyujtsanak, a lehető legcsekélyebbekre szoritkoztunk s azokat csak megközelítve vehettük fel.

Erős meggyőződésünk azonban, hogy a forgalom megindultával, a felvett mennyiségek a tapasztalat által inkább túl fognak szárnyaltatni, mint hogy azok az előirányzat alatt maradjanak.

Ezen vasutnak valami számba vehető helyi forgalma nem lévén, a jövedelmezőség kiszámításánál a fősúlyt az átmeneti forgalomra fogjuk fektetni s amazt mint latba nem vehetőt, egyelőre számításainkból egészen kihagyandjuk.

Az átmeneti forgalomban a legnagyobb szerepet kétségkívül egyrészt a Déloroszországból, Romániából jövő és Budapestre, vagy azon keresztül nyugot felé menő gabonaneműek, kikészítetlen és cserzett bőrök, szőr, faggyú és zsírneműek és végre élő állatok szállítása, míg másrészt a magyarországi provenientiajú kőszén, épületfa, donga és hajófák, vasércz,

öntött és finomított vasfémneműek, liszt, sör és bor kivitele fogja játszani.

Ha figyelmesebben vizsgáljuk azon czikkeket, a melyek tömegesen szállittatván a vasut jövedelmezőségére a legnagyobb befolyást fogják gyakorolni, s így számításaink alapját képezendik, úgy mindenek előtt szemünkbe fog ötleni a nyugot-európai piaczokon a magyar gabonára mindinkább veszedelmesebbé váló dél-oroszországi gabona forgalma.

Az Erzsébet nyugoti vasut átlag naponta 40 koci rakomány orosz és román gabonát szállit Svajczba, Dél-Németországba s egyáltalában a nyugat felé, a mi évenként mintegy 3.000,000 mázsa vagy 1.500,000 métermázsa szállitmánynak felel meg.

Tekintve, hogy a m.-vásárhely-jassy-i vasut nyugot felé a legrövidebb összeköttetést nyújtja s tekintve, hogy ez által egy métermázsa szállitási díja 27 krajczárral olcsóbb lesz, habár nem vesszük is fel a nyugot felé irányuló gabonaneműek egész mennyiségét úgy, mikép vasutunkon megy keresztül, kétséggkívül nem fogunk tévedni, ha számításainkba legalább annak felét, azaz 750,000 métermázsa gabona szállitását vesszük fel.

Ismert tény továbbá, hogy a budapesti gőzmalmok évenként 250,000 métermázsa oláh és orosz gabonát örölnek magyar gabonával keverten lisztté. Malom-iparunk kivitele gabonakivitelünk csökkenése mellett évről-évre örvendetesen emelkedvén, felvehetjük, hogy a budapesti piacz fentebb említett ebbeli szükségletét a marosvásárhely-jassy-i vonal fogja közvetíteni.

Ezek szerint tehát az oláh- és dél-oroszországi gabonaforgalomból összesen mintegy 1.000,000 métermázsa szállitmánynak számíthatnánk.

E mennyiség nem nevezhető túlzottnak, ha figyelembe vesszük, hogy a leberg-czernovicz-jassy-i vasut szucsava-jassy-i részén 1877. évben:

1.750,000 métermázsa gabona és kukoricza szállittatott.

Mint már említettük, az Odessában és Galacson a Fekete-tenger kikötőit uraló angol kőszent a zsilvölgyi kőszén vagy teljesen kiszoríthatná, vagy azzal legalább is sikeresen versenyezhetne, miután ennek métermázsjára ezen vasut létesülése folytán a nevezett piaczokon 2 frt 40 kr., illetőleg 2 frt 12 kraj-

czárért volna elárusítható, míg az angol szén métermázsája ugyanott 3 frt és 3 frt 20 krba kerül.

Hogy az angol szénnel versenyezni lehet, bizonyítja a leemberg-czernovicz-jassy-i vasut évek óta sikerrel folytatott azon törekedése, melylyel a sziléziai szénnek a keleti piacokat megszerezni iparkodik.

Míg a nevezett vasuton 1876. évben semmi kőszén sem szállítottott, addig 1877. évben már 75,000 métermázsza sziléziai szén vitetett azon ki Romániába. Nem kell azonban attól tartanunk, hogy ez a zsilvölgyi kőszén kivitelét gátolná, miután a sziléziai kőszén előállításánál, hason bányaköltségeket véve fel, mint amannál, a mi pedig azon körülménynél fogva, hogy ez akna, míg a zsilvölgyi kőszén az olcsóbb tárnaüzem segélyével termeltetik, ennek csak hátrányára szolgál, sokkal nagyobb szállítási távolsága folytán tetemesen drágábbá fog jönni. A sziléziai kőszén ugyanis M.-Osztrauból Odessáig 1239 kilométer, Galaczra 1143 kilométer távolságra szállítottatik, míg a zsilvölgyi szén csak 840 és 695 kilométer szállítási távolsággal bír. Így tehát a petrozsényi szén már egyedül a 400—450 kilométer után eső 40 és 45 krnyi szállítási költségkülönbséggel is olcsóbb lesz a sziléziai szénnél.

Alig kell bővebben magyaráznunk, hogy ezen különbséget bőven elég arra, hogy a keleti piacokon a sziléziai szén a zsilvölgyivel versenyezni képes ne legyen.

A dunagőzhajózási társaság által az al-Dunára szállított pécsi szén egyedül csak saját hajóinak szükségletét lévén hivatva ellátni, ez, mint a zsilvölgyi szén versenytársa a keleten annál kevésbé léphetne fel, miután a vaskapui nehézségek folytán szükségessé váló átrakodás miatt, ezen különben is drága termelési költségű kőszén ára tetemesen felcsigáztatik.

Mindezek után csakis az oraviczai szén marad hátra, mely kitűnő minősége által, az orsova-verczierovai csatlakozás helyreállításával, számba vehetőn versenyezhetne a zsilvölgyi szénnel.

Míg az oraviczai kőszén Odessáig 1111 kilométer és Galaczig 703 kilométer távolságra kell elszállítani, addig, a mint fentebb láttuk, a zsilvölgyi szenet, hogy rendeltetési helyét elérhesse, csak 840, illetőleg 695 kilométerre kell továbbítani.

Ezen számok összehasonlításából látható már, hogy Odessáig 271 kilométer, Galaczig pedig csak 8 kilométer különbség van a két szén szállítási távolságában. Más szavakkal: az oravicza-i kőszén Galacson kénytelen lesz a zsilvölgyi szénnel versenyezni, míg ez Odessában a piacot egyedül fogja dominálni.

Mindezek alapján azt hisszük, miszerint figyelembe véve a Feketetenger kiterjedt hajózását, a még fával fűtő orosz és román vasutakat, Odessa gőzerőre alapított iparvállalatait és a nagy város lakosainak magán szükségletét, nem fogunk nagyon csalódni, hogy ha a maros-vásárhely-jassy-i vasut jövedelmezőségének kiszámításánál évenként 1.500,000 métermázsza zsilvölgyi kőszénnek ezen a vasuton Odessába és Dél-Oroszországba való szállítását vesszük fel.

A leemberg-czernoviczi vasuton Romániába és Oroszországba 1877. évben 125,000 métermázsza liszt szállított be. A magyarországi gőz- és műmalmoknak egész Európa által elismert legjobb és legjutányosabb őrlési productumainak minőségét figyelembe véve s megfontolva, hogy a Feketetenger kikötőinek lisztneműekkel való ellátása a legközelebbi, nagy tökélylyel bíró s nagy mennyiségek szállításának megfelelni képes budapesti, aradi stb. gőzmalmok feladata leendő, számításainkba, a nélkül, hogy magunkat vérmes remények táplálásával vádolhatnánk, legalább is 250,000 métermázsza liszt szállítását vehetjük fel. Ezen feltételünk támogattatik azon tapasztalat által is, miszerint a leemberg-czernoviczi vasut 1877-ik évben Romániába és Oroszországba 125,000 métermázsza lisztet szállított.

Németországból a mult évben mintegy 200,000 métermázsza vas- és aczél-gyártmány vitetett Szucsaván keresztül Romániába és tovább.

Valószínű, hogy mindig jobban fejlődő vasiiparunknak közvetlen csatlakozások létesítése mellett sikerülend a kitünő magyar vas- és aczél-gyártmányokat a keleten érvényre juttatni, úgy, hogy ott évenként 100,000 métermázsza elhelyezhető lesz. Nemkülönben az aczélgyártásra kiválóan alkalmas kaláni és vajdahunyadi mangán vasércz bizonyára alkalmazást találend a dél-oroszországi és romániai vasgyárakban. Azon elsődleges nehéz-

ségek legyőzése után, melyek minden nyers termény meghonosításának eleinte ellenszegülnek, mintegy :

50,000 métermázsa vasércz és nyers vas kivitelére számíthatnánk.

A Feketetenger partjai és kikötői kétségkívül nagy mérvben igénybe fogják venni a Kárpátok fabőségét, úgy, hogy hosszú és rövid épület-, szerszám-, hajó- és dongafa-szükségleteiket hazai terményünkkel fedezvén, ezen vasuton évenként 200,000 métermázsa fa továbbítása volna remélhető.

Gyarmat-, csemege- és fűszerárúk a leemberg-czernovitz-jassy-i vasut szucsava-jassy-i részén évenként 250,000 métermázsa mennyiségben szállíttatnak, ebből a m.-vásárhely-jassy-i vonal forgalma számára bátran felvehetünk :

100,000 métermázsat, kivált ha megfontoljuk, hogy Magyarország, Ausztria, Dél-Németország és a Svajcz az ázsiai termények egy részével Odessán keresztül láttatik el. Miután tengelyen ma is mintegy 250,000 métermázsa erdélyi konyhasó szállíttatik Romániába, úgy legalább ugyanannyi sónak szállítása remélhető a vasuton is.

Feltéve, hogy mindennemű egyéb kisebb szállítmányok, melyek a m.-vásárhely-jassy-i vasuton előreláthatólag továbbítani fognak, ezen pálya ez idő szerinti verseny-vasutja, a leemberg-czernovitz-jassy-i vonalon 1877. évben szállított mennyiségek egy harmadát, illetőleg felét fogják kitenni, azokat alantabb azon mennyiségekben állítottuk össze, a mennyinek szállítására meggyőződésünk szerint, tekintettel az illető cikk származási helyére, a szóban forgó vonal bizton számíthat.

A főbb czikkek valószínű mennyiségének indokolását fentebb kísérelvén meg, az alantabbi kimutatásba ezen kutatásunk eredményét vettük be.

Ezek szerint ezen vonalon valószínűleg szállíttatni fogtuhát:

1. Hulladék . . . . .	5,000 métermázsa.	
2. Gyanta és asphalt . . . . .	2,500	»
3. Nyers pamut . . . . .	1,500	»
4. Kőszén, pirszén . . . . .	1.500,000	»
5. Drogueriák . . . . .	20,000	»
6. Nyomtatvány . . . . .	500	»

7. Trágya és trágyasó . . . . .	2,000	métermázsa.
8. Vas- és aczélgyártmány . . .	100,000	»
9. Ércz és ásvány . . . . .	50,000	»
10. Hordók üresen . . . . .	20,000	»
11. Mezei, kerti és erdei termények	1.000,000	»
12. Zsirnemű anyag . . . . .	15,000	»
13. Len, kender, csepű és kóc .	1,000	»
14. Fonal . . . . .	1,000	»
15. Házi eszköz és bútor . . . .	10,000	»
16. Porcellán, üveg és üvegárúk	10,000	»
17. Bőr nyers, kikészített és szücs- árúk . . . . .	15,000	»
18. Fa, épület-, szerszámfa, hajófa és fa-árú . . . . .	200,000	»
19. Kohó-termék . . . . .	1,000	»
20. Csontszén és csontliszt . . .	1,000	»
21. Gyarmat-, fűszer-, anyagárú és fogyasztási árú . . . . .	100,000	»
22. Disz- és rövidárúk . . . . .	5,000	»
23. Szövött és fonott árúk . . . .	15,000	»
24. Gépek gazdasági . . . . .	10,000	»
25. Fém és fémárú . . . . .	5,000	»
26. Katonai szállitmány, lovak és ágyúk . . . . .	5,000	»
27. Len- és repcze-pogácsa . . .	1,000	»
28. Papir és tábla-papir . . . . .	3,000	»
29. Kövek, földnemek és gyps, mész	20,000	»
30. Agyag- és cserépárúk . . . .	2,000	»
31. Gyapju . . . . .	5,000	»
32. Örlemény . . . . .	250,000	»
33. Konyhasó . . . . .	250,000	»
34. Más árú és élő állatok . . .	100.000	»
Összesen . . . . .	3.726,000	métermázsa.

Kereken tehát . . 3.500,000 métermázsa

teherszállitmányt vehetünk fel a maros-vásárhely-tölgyesszoros-jassy-i vasut jövedelmezőségének kiszámításánál alapul.

Tekintet nélkül a szállitmány nemére, átlag-díjtételnek tonna- és kilométerenkint 2 k r a j c z á r t vehetünk fel, melynél



meg kell jegyeznünk, miszerint az alacsonyabb, mint bármely hasonló viszonyok között lévő hazai vasut átlag-díjtétele, miután például a kassa-oderbergi vasut 1877. évi átlag szállítási díja tonna és kilométerenkint 2.6 kr. volt, holott ismeretes, hogy ezen vasuton legnagyobbbrészt a legalacsonyabb díjosztályzatba tartozó tömeges nyerstermények, úgymint ércz, kőszén, fa stb. szállíttatnak.

Továbbá, mint kezelési mellék-illetéket tonnánkint a szokásos 40 krnyi díjat számíthatjuk fel.

Miután a marosvásárhely-tölgyes-jassyi vasut főleg kiviteli és átmeneti forgalomra van alapítva, s miután különösen a főbb tömeges s a fentebbi összeállításba felvett czikkeknek rendeltetési helyök Odessa, illetőleg Dél-Oroszország, — a szállítmányok az egész vonalat Jassyig fogják befutni; — miért is további számításaink céljából felvesszük hogy a fent előirányzott 350,000 tonna teher 310 kilométer távolságra, illetőleg a vonal kezdőpontjától annak végpontjáig fog szállíttatni, minek következtében azok 108.500,000 tonnakilométert fognak évente teljesíteni. Tonnakilométerjét a fentebb kitett 2 kr. díjtétellel számítva, 108.000,000 tonnakilométert, összesen 2.170,000 frt bevételt fog eredményezni. Ehhez számítva még 350,000 tonna után tonnánkint 40 krnyi kezelési illetéket, a mi összesen 140,000 frtot teszen ki, a teherszállításból 2.310.000 forint jövedelem lesz várható.

A személy- és podgyász-szállításból remélhető bevételeket nagyon szerény mértékre leszállítva, abból mégis mintegy 190,000 frt várható.

Összesen tehát a marosvásárhely-tölgyes-szoros-jassyi vasut teher-, gyorsárú-, személy- és podgyász-szállításából 2.500,000 forint bevételre lehet kilátás.

Áttérve most már az előrelátható kiadások elemezésére, előre kell bocsájtanunk, hogy azokat természetük szerint pálya-kilométer-, vonat-kilométer- és átalány-összeg szerint vettük számításba.

A számadatok egyik hasonló jelleggel bíró, szintén internationalis csatlakozást közvetítő hazai vasutunk legutóbbi évi kiadásai szerint vétettek fel. Mihez még csak azt jegyezzük meg, hogy az általános igazgatóság költsége, tekintve, hogy az

alapul vett vasut vezetése meglehetősen bureaukratikusán van szervezve, ennek megfelelő kereskedelmi szellemben való átalakítása folytán tetemesen kisebb lehet. Hasonlólag annál a pályafentartás költsége is sokkal nagyobb, mint a mekkora az már az építésnél jól előállított vasutaknál lehet, miután az alapul vett vasut, valamint minden az 1870—1874. évi periodusban épült hazai pálya, a fővállalkozóságok rendszere mellett nyereségre épült, illetőleg a vállalkozók iparkodtak, tekintet nélkül a jövőbeni fentartási költségekre, az építésből a lehető legnagyobb nyereséget huzni. Ez által az üzletet oly pót-építkezések, korai anyagkieserélésekkel stb. terhelték, a melyek nem lévén tulajdonképeni pályafentartási kiadások, hanem építési hiányok pótlása, egy jól és szilárdan épült pálya fentartási költségeibe nem is számíthatók.

A vonatmozgósítás költsége nem lesz több, mint a például felvett vasut több évi tapasztalatai alapján alantabb felvett vonat-kilométerenkénti kiadás, miután a marosvásárhely-jassyi vasut tüzelő anyagát hasonlóan, mint amaz, közvetlen a vonala mellett szerezheti be.

Szükségesnek tartottuk mindezek felemlítését, hogy bebizonyítsuk, miszerint egyrészt az alantabb felvett kiadások magasak, s azok még csökkenthetők, míg másrészt, hogy kiemeljük, mikép a számok, melyeket számításainkba veszünk, nem egy tulzó phantasia káprázatai, hanem hogy azok a tapasztalatból meritett megdönthetlen adatok.

Ezeknek előre bocsájtása után feltehetjük, hogy

a) az általános igazgatás pályakilométerenkint . . . . .	140 frt — kr.
b) a pályafentartás és felügyet pályakilométerenkint . . . . .	2,400 » — »
c) a forgalmi és kereskedelmi szolgálat pályakilométerenkint . . . . .	1,500 » — »
d) a vontatási költségek vonatkilométerenkint . . . . .	— » 22 »
e) a járműfentartási költségek vonatkilométerenkint . . . . .	— » 16 »
f) a különféle kiadások, mintegy összesen . . . . .	63,000 forintba fognak kerülni.

Mindazon költségek, a melyek az előadottak szerint a vasut hossza arányában lesznek számítandók, — miután a kutatásunk tárgyát képező vasut építési hossza 310 kilométer, — ezen hossz után lesznek a költségekbe felveendők.

Még a vonatkilométerek után számítandó kiadások megállapíthatásához az előreláthatólag ezen a vasuton mozgó vonatok és ezek által teljesített vonatkilométerek számát kell kipuhatolnunk.

Mindenekelőtt felvesszük, hogy naponta minden irányban egy-egy tiszta személy- és egy-egy vegyes vonat fog közlekedni, és ezek mellett a szállításra reményelt 350,000 tonna teherből még fenmaradó, a vegyes vonatokkal el nem szállított terhek továbbítására szükséges számú tehervonat fog közlekedni.

Személyvonatokkal terhek nem szállítván, azokat pusztán a vonatkilométerek szerint vesszük számításba, azaz naponta 2 személyvonat, 310 kilométer hossza közlekedve, ezek évenként  $2 \times 363 \times 310 = 225,060$  vonatkilométert, s vegyes vonat naponként szintén kettő közlekedvén, ezek évenként hasonlólag 225,060 vonatkilométert fognak teljesíteni.

Miután a vegyes vonatok ezen pálya viszonyai szerint 150 tonna elegysúlylyal közlekedhetnek, és egy-egy vonat csak 50 tonna tiszta terhet vihet el, 726 vegyes vonat évenként  $726 \times 50 = 36,300$  tonna súlyt fog elszállítani.

Marad tehát tehervonatokkal való elszállításra  $350,000 - 36,300 = 313,700$  tonna teher.

A tehervonatok, ezen vasut irány- és emelkedési viszonyait figyelembe véve, s tekintve, hogy a vonatok megterhelése, a tehernek pillanatnyi hiánya miatt, nem használható sohasem ki tökéletesen; vonatonként 350 tonna elegysúlylyal 170 tonna tiszta súlyt továbbíthatnak átlag ezen a vonalon el, minek következtében a fenmaradt 313,700 tonna elszállítására  $313,700 : 170 =$  azaz 1845 teher-vonat szükséges.

A teher-vonatok a marosvásárhely-jassyi vonal egész hosszában közlekedvén, azon  $1845 \times 310 = 571,950$  vonatkilométert fognak teljesíteni.

Ezek szerint:

726 személy-vonat . . . . .	225.060
726 vegyes vonat . . . . .	225.060
1845 tehervonat . . . . .	571.950
Összesen 3297 vonat . . . . .	1.022,370 vonat-
kilometert fog teljesíteni.	

További számításaink alapjául tehát ezen összeget fogjuk szemünk előtt tartani.

Megjegyezzük, hogy mindazon munkavonatok, toló mozdonyok, tologatások és göztartások költségei, a melyek a forgalom akadálytalan fenntartására s a felvett teher elszállítására, mint mellék munkák elkerülhetlenül szükségesek, s melyek mint mozdonykilometerek szoktak számításba hozatni, részben a pályafenntartás, részben a forgalmi és vontatási szolgálat költségeiben már bennfoglaltatnak.

Az üzleti kiadások a kilátásba vett forgalom és a fentebb felvett költséghányadok szerint a következőkép fognak alakulni:

Az általános igazgatás, kilométerenkint	
140 frtot számítva, 310 kilom. után . . . . .	43,400 frt
A pályafenntartás és felügyelet, kilom.	
2400 frtba számítva, 310 kilom. után . . . . .	744,000 »
A forgalmi és kereskedelmi szolgálat, kilométerenkint 1500 frtba számítva, 310 kilom. után	465,080 »
A vontatási költségek, vonatkilométerenkint 20 krba számítva, 1.022,070 vonatkilom. után . . . . .	204,414 „
A járműfenntartási költség, vonatkilométerenkint 16 krt számítva, 1.022,070 vonatkilom. után . . . . .	163,531 »
Különféle kiadások átalányban . . . . .	29,655 »
összesen . . . . .	1.560,000 frtba

fog kerülni.

Az összes üzleti kiadások tehát 1.650,000 frtot fognak kitenni.

Hazai vasutaink üzleti hányada, azaz a bevételek és a kiadások között lévő arány, az összes pályák átlaga szerint a mai napig 57·8<sup>o</sup>/o lévén, az üzleti bevételeknek ugyanczen századát vehetnők fel tulajdonképen üzleti kiadásokul, úgy hogy tehát a maros-vásárhely-jassyi vasut kilátásba vett

2.500,000 frt bevétele mellett, csak 1.445,000 frt kiadással bírna.

Ezen kétségkívül elérhető eredményt nem kívánjuk számításainkba vonni ugyan, nem fogunk azonban tévedni, hogy ha figyelembe véve a fentebb előadottakat és figyelembe véve, hogy egyik legdrágább adminisztrációval bíró vasutunk számadatait vettük számításaink alapjául, a fentebbi költségeket olcsóbb berendezés és solid építés által még 150,000 frttal csökkenthetőknek hisszük úgy, hogy a maros-vásárhely-tölgyes-szoros-jassyi vasut összes előrelátható üzleti kiadásait 1.500,000 frtban vehetjük fel ezen vonal jövedelmezőségének kimutatásába.

Ezen vasut építkezésének és felszerelésének költsége, mint már láttuk, 36.600,000 frt névleges értékű tőkét képvisel, a czimleteknek 5% kamatja 1.830,000 frtot fog kitenni, ahoz számítva a fent kimutatott 1.500,000 frtnyi üzletkiadásokat, az összes évi kiadások mintegy 3.330,000 frtra fognak rügni, míg a felvett forgalom mellett, a bevételek körülbelül csak 2.500,000 frtot érhetnek el.

Ezek szerint tehát ezen vasut üzeménél évenként 830,000 frt hiánylat fog mutatkozni, illetőleg azon esetben, hogy ha az állami kamatbiztosítás mellett építtetnék, a kincstár kénytelen lenne a felvett tényezők feltétele alatt a fentebbi összeget a czimletek kamatoztatása céljából sajátjából fedezni.

Tekintettel ezen kedvezőtlen számeredményre, újra figyelmeztetnünk kell arra, hogy a vasut építésére és üzletére vonatkozó minden adatokat, számok és költségeket épen azon célból, hogy azok téves, túlzott következtetésekre ne vezessenek, minden egyes tételökben a legkedvezőtlenebb alakban vettük fel. Bizton hisszük tehát, hogy ezen vasut első üzleti éveiben már azok tetemesen meg fognak változni s hogy ezen kiválóan kivitelre és átmeneti forgalomra alapított internacionális csatlakozásokat közvetítő pálya forgalma rövid idő alatt annyira fog emelkedni, hogy a fentebb kiszámított hiánylat csakhamar elenyészik, vagy legalább nagyon csekély összegre fog apadni.

Tekintsük most már, bár futólagosan is, a sziget-szucsavai vasutnál várható eredményeket.

Mindenekelőtt azt fogjuk tapasztalni, miszerint azon nem várt esetet felvéve, hogy a leemberg-czernovicz-jassyi vasut oly

mérvben osztja meg a forgalmat, mint azt a marosvásárhely-jassyi vonalnál vettük fel, ezen vasut a kőszénszállítás elestével, csak mintegy 200,000 tonna szállitmányra számíthatna. Ezek szerint úgy a teher-, valamint a személyforgalomból mintegy 1.500,000 frt bevétel várható. A kiadások pedig a következők lennének:

Általános igazgatás . . . . .	44,000 frt.
Pályafenntartás . . . . .	768,000 »
Forgalom és kereskedelem . . . . .	480,000 »
Vontatás és jármű-fenntartás . . . . .	768,000 »
Különféle kiadások . . . . .	40,000 »
Összesen	<u>2.100,000 frt.</u>

Meg kell jegyeznünk, miszerint a vontatási szolgálat költségeit kivéve, minden egyéb kiadásokat a marosvásárhely-jassyi vasut költségeivel egyenlően vettük fel. A vontatási és járműfenntartási költségek azonban ezen vasut 25<sup>0</sup>/<sub>00</sub> emelkedéseinek megfelelően, vonatkilométerenkint 60 krban állapítottak meg.

Miután a sziget-szucsavai vasut építési és felszerelési költsége a pénzbeszerzéssel együtt, mintegy 43.000,000 frt névleg értéket képvisel, ennek 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> kamatja azonban 2.150,000 forintot teszen ki, s miután annak üzleti kiadásai a fentebbiek szerint legalább 2.100,000 frtra fognak menni, ezen vasut:

1.500,000 frtnyi bevételei ellenében 4.250,000 frtnyi kiadások merülnének fel, azaz annak építéséből és üzletéből 2.750,000 frtnyi hiánylat háromolna évenként az államra.

## V.

### Nemzetgazdasági értéke, illetőleg a hazai ipar és kereskedelemre gyakorolt befolyásának megvilágítása.

Kifejletlen kereskedelmi és iparviszonyokkal bíró államokban ép oly kevésbé tekinthetők a vasutak, hajózások, csatornák és egyéb közlekedési eszközök és módok önczélul, mint az állami, megyei és községi közutak.

Nem szolgálhatnak egyszersmind a közérdek-, valamint a részvényesek- vagy a más alakban érdekelt tőkének, — ha czélul a feltétlen jövedelmezőséget tűzik ki, — miután épen

ily államokban ezen két érdek homlokegyenest ellenkezik egymással.

Egészen másképp alakul a vasutak viszonya és azok helyzete a közérdekhez, valamint különösen azok célzata oly államokban, a melyekben már az ipar- és kereskedelemnek a versenyezhetés céljából nincsen többé szüksége a vasutak ez iránybani istápolására.

Oly államokban, a melyekben a forgalom már oly nagy, hogy ugyanazon két végpont két vagy épen több vasut által köttethetik össze, a vasutak már nyereségre alapított vállalatok lehetnek. Ily körülmények között azok egymással a szállítmányok megszerzésében szabadon versenyezvén, a díjak leszállítása által akaratlanul a közérdeknek szolgálnak. De ott, hol a közlekedési viszonyok még csak kezdetleges stadiumban vannak, hol még csak egyes főbb irányokban létesítették versenytársak nélküli vasutak, hol az ipar- és kereskedelemnek piaczkok elérhetése céljából olcsó közlekedési eszközökre van szüksége, — ott a vasutak a közérdek érzékeny sértése nélkül nem lehetnek nyereségyvállalatok. Sokkal fokozottabb fontossággal bir azonban azoknak célzata oly államokban, a melyek különösen csak alacsony viteldij mellett exportálható nyersterményeket szállítanak ki; ily államokban az ipar- és kereskedelemre nézve életkérdés fontosságával bir azon körülmény, hogy az illető vasut a befektetett tőkét kamatoztatja ugyan, — de az egész ország kivitelét és ennek folytán annak kereskedelmét tönkreteszi, s a nemzet vagyonosodását ez által megakasztja. Miután a nemzet gyarapodó vagyonosodása által az adóképeség emeltetik s annak apadása következtében az csökkentetik, közvetve tehát az állam szenved kárát azon elvnek, mely szerint a vasutakba fektetett tőke kamatai, minden áron az üzleti bevételekből fedeztessenek.

Ezen meggyőződésből kiindulva, egyáltalában nem osztjuk a közvélemény által oly sokszor hangsúlyozott azon vádakat, hogy az állami vasuti biztosítékokból eredő terhek nem engedik államháztartásunk rendezésének nyugodt lefolyását, — miután kétségkívül a 15—16.000,000-nyi államgarantiánál tetemesen nagyobb lesz az összeg, a melylyel a földérték, a kereskedelem és az ipar emelése folytán, az állam adóképesége fokoztatott.

Ezen szempontokból ítélve meg hazai viszonyaink között vasutaink feladatát, azon nézetünknek kell kifejezést adnunk, miszerint a tanulmányunk tárgyát képező vasut fentebb kiszámított évi 830,000 frtnyi üzlethiánylata eltűnő csekély összeg azon nemzetgazdasági eredményekkel szemben, a melyek vasuthálózatunk kelet felé való eképeni kiegészítéséből, hazai kivitelünk, iparunk és kereskedelmünkre, közvetve tehát az adó emelésére háromolna. Ha ehez számítjuk még azon bevételi többletet, a mely a magyar királyi államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasut egy részén a kérdésben forgó vasut kiépítése által előidéztetni fog, úgy azt tapasztaljuk, miszerint azon előnyök, a melyek az előzőleg felemlített üzleti hiánnyal szembe állíthatók, tetemesen nagyobbak a kiszámított hiánnyalnál.

Nem lehet ezen tanulmány feladata a fentebb előadottak számszerinti megállapítása, miután az különben elvileg bármily helyes volna is, bizonyos tekintetben okvetlen conjuncturalis fejtegetésekre vezetne, mindazonáltal ki akarjuk emelni ezen vasut anyagi befolyásának főbb s szembeötlőbb momentumait, azon célból, hogy bebizonyítsuk, miszerint ennek 830,000 frtnyi üzleti hiánylata bőven fedeztetni fog azon bevételekből, melyek általa előidéztetnek.

Mindenekelőtt az állam a zsil-völgyi kőszén (mintegy 1.500,000 métermázsányi) elárusításából, eltekintve attól, hogy számtalan embert foglalkoztatva, azoktól adót szedne be, — a mint ezen tanulmány folyamában felvettük, métermázsánként mintegy 20 krnyi nyereséget szedhetne be, úgy hogy az említett mennyiség után 300,000 forintnyi összeg folyna be pénztárába.

A kivitelre kilátásba vett 100,000 métermázsányi vas és acélgyártmányokból métermázsánként 1 frt nyereséget számítva, legalább 200,000 forint bevétel volna elérhető.

Ötvenezer métermázsa vasércz kiviteléből mintegy 10,000 frt remélhető.

Malmaink minden métermázsányi örleményből kétséggkívül huznak 1 frtnyi hasznat, mi 250,000 mtrmázsa örlemény után 250,000 frtnyi nyereséget tenne ki.

Állami sóbányáink 250,000 mtrmázsa só elárusításából legalább 50,000 frt tiszta hasznat huzhatnának.

Nézzük most már, mennyi bevétel volna remélhető azon



forgalomból, a melyet a marosvásárhely-jassyi vonal a csatlakozás létesítése után, a m. k. államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasut egy részén előidézne.

A szállításra felvett 3.500,000 métermázsza teherből le kell vonnunk 250,000 mtrmázsza kősót, mivel ez a többi vonalon alig számba vehető utat fut be. A hátramaradó 3.250,000 mtrmázsza mennyiségből 1.500,000 mtrmázsza köszén Petrozsénytől Marosvásárhelyig 246 kilométer hosszban szállittatik a m. kir. államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasuton, a mi: 36.900,000 tonna kilométert teszen ki. Ennek elszállításáért a nevezett vasutak a kétszeres kezelési illetékkal együtt  $36.900,000 \times 2 \text{ kr.} + 150,000 \times 2 \times 40 \text{ kr.}$ , azaz összesen 858,000 frtnyi összeget szednének be.

A számításainkba felvett aczél- és vasgyártmányok, érczek, liszt, gabona, gyarmatárúk stb. kiviteli és átviteli czikkek lévén, ezek vagy Kolozsváron és Nagyváradon keresztül, vagy pedig Aradon át fognak Budapestre és tovább szállittatni. Marosvásárhelytől Nagyváradig 281 kilométer s ugyan onnan Aradig 324 kilométer hosszban szállittatnának a terhek kamatbiztosítást igénybe vevő vasutakon.

Ezen irányok közül a rövidebbet fogjuk számításainkba felvenni.

A fentebbiek után még fennmaradó 1.750,000 mtrmázsza átmeneti czikk, tehát legalább 281 kilométer utat fog befutni, a mi 49.175,000 tonna kilométert teszen ki.

Ezen mennyiség elszállításáért a dijak, és miután az csak a m. k. államvasutak keleti vonalán szállittatna, egyszeres kezelési illeték felszámítása mellett az említett vasut:  $49.175,000 \times 2 \text{ kr.} + 175,000 \times 40 \text{ kr.} =$  azaz 1.053,500 forintot bevételezhetne.

Összesen tehát ezen szállitmány után az első erdélyi vasut és a m. kir. államvasutak keleti vonala 1.911,500 frt bevételeket eredményezhetne.

Hogy a tiszta jövedelmet megállapithassuk, számításba kell vennünk a fentebb kimutatott 325,000 tonna teher továbbítása költségeit is.

Mint láttuk, ezen szállitmányok összesen 86.075,000 tonna kilométert teljesítenek, ennek elszállítására azonban a teher-

vonatokat 350 tonna brutto és 170 tonna netto megterheléssel véve fel, 506,323 vonatkilométerre volna szükség.

A m. kir. államvasutak 1877. évi üzleteredménye szerint az összes kiadások, úgymint általános igazgatás, pályafenntartás, forgalmi és kereskedelmi szolgálat, vontatás és műhelyszolgálat stb. stb. vonatkilométerekre redukálva 1 frt 85 krt tettek ki.

Miután bizonyos általános kiadások, melyek minden vasut üzemének állandó tételeit képezik, s melyek a forgalom emelkedése arányában nem fokozódnak, nem tekinthetők oly kiadásokul, melyek a maros-vásárhely-jassyi vonalról jövő terhek továbbításából eredtek, mivel azok minden körülmények között megmaradnak, a szállítással közvetlen összefüggésben lévő kiadásokat bátran felvehetjük vonatkilométerenkint 1 frt 50 krban.

Ezek szerint tehát 506,323 vonatkilométer után 759,484 frt 50 kr. költségek állának be.

Levonva ezen költségeket a kilátásba vett 1,911.500 frtnyi bevételből, a többször említett két vasut évenként 1.152,016 frt nyereséget huzna a maros-vásárhely-jassyi vasut kiépültéből.

Ha már most az előadottak alapján összeállítjuk azon bevételi többleteket, a melyeket a kinstár, mint só- és kőszénbánya-tulajdonos, mint vasuti kamat-biztosítékot fizető és mint adóbeszedő, ezen vasut létesítéséből élvezne, úgy azt fogjuk tapasztalni, miszerint eltekintve attól, hogy mily befolyással lenne a kérdésben forgó vasut a kereskedelem és ipar fejlődésére és így közvetve az adóképeség más téren emelésére, az állam a felvett forgalomból már egyedül s közvetlenül:

1.500,000 métermázsa kőszén elárusításából . . .	300,000 frt,
250,000 » kősó . . . . .	50,000 »
3.250,000 » teher elszállításából . . .	1.152,016 »
7.000,000 » szállítási adójából . . .	90,000 »
<hr/>	
összesen .	1.592,016 frt,

azaz kereken mintegy 1.600,000 frt hasznat huzna.

A maros-vásárhely-jassyi vasut építéséből és üzletéből eredhető 830,000 frtnyi hiánylatnak teljes fedezése mellett, az államnak még a felvett szerény forgalmi eredmények mellett is körülbelül 1.000,000 frtnyi nyeresége lehetne.

Bármily csekélynek mutatkoznék is a fentebbiek alapján

az előrelátható pénzügyi eredmény, mindazonáltal kétségtelen, hogy akkor, midőn az állam kereskedelme, az átmeneti forgalom megszerzése, és végre néhány pangó vasutunk bevételeinek emelése érdekében, keleti csatlakozásaink létesítése még áldozatok árán is megszerzendő volna, a maros-vásárhely-jassyi irány választása által az akép eszközölthetnék, hogy abból a kinstár habár szerény, de mégis pozitív bevételeket eredményezne, vagy legalább a lehető legcsekélyebb mérvben vétetnék igénybe.

Alig kell újra figyelmeztetnünk azon körülményre, miszerint egész tanulmányunk folyamában, hogy úgy önmagunkat, valamint másokat is vérmes remények rendszeresen bekövetkező csalódásaitól megóvjuk, számításaink alapjául mindenütt a legkedvezőtlenebb adatokat vettük fel, úgy hogy bizton remélhetjük, miszerint ezen vasut végeredményei a várakozást okvetlen túl fogják haladni.

Annál inkább remélhetjük ezt, miután egy ily fontos összekapcsoló láncszemet képező internationalis vasuti csatlakozás által előidézendő forgalmi áramlatok előre számításba nem vehetők.

Új összeköttetések életbeléptetésével az oly finom érzékkel bíró szállító kereskedelmi világ, az érdekében álló és haszonnal kecsegtető irányokat speculatiói körébe azonnal bevonja s azoknak segélyével esetleg oly kereskedelmi czikkeket hoz forgalomba, a melyeknek szállítása az illető vonalak építésénél a legtávolabbról sem voltak kilátásba véve.

Igy például ki hitte volna a kassa-oderbergi vasut engedélyezése alkalmával, hogy cserháj, fenyőháj és egyéb cserző anyagok fognak azon Németországba vitetni ki s ma ezen cikkekől a nevezett pályán évenként 270,000—300,000 métermázsa szállittatik?

## VI.

### Strategiai fontossága és hadászati értéke.

Kétségtelen, hogy a keleten bekövetkezett új alakulások folytán Románia mindinkább az osztrák-magyar monarchia hatalmi körébe vonatott, minek következtében a balkán fél-

szigetet és ezzel Konstantinápolyt meghódítani szándékozó Oroszország és a keleti érdekeit, valamint a dunai kereskedelem szabadságát megóvni kívánó osztrák-magyar monarchia között kikerülhetetlenül bekövetkező konfliktus első csatái az Erdély által uralt oláh fennsíkon fognak megejteni.

Az alig lezajlott keleti bonyodalmak, melyeknek újbóli kitörése, a kor rohamos fejlődésénél fogva, mindenkor és pedig váratlanul bekövetkezhetik, valamint az orosz-török háborúk egész sorozatának története, bizonyítják, hogy a balkán félsziget meghódítását célzó szárazföldi orosz hadtestek mindig Bessarábiából Kissenewnél a moldva herczegségen keresztül törtek be Romániába, hogy innen tovább folytassák hadi mozdulataikat az európai török tartományok ellen.

Tekintve Oroszországnak a török birodalom európai provinciái felé fekvő szárazföldi határait, egy orosz támadó szárazföldi hadtest által azok másképp meg sem közelíthetők.

Ha még figyelembe vesszük, hogy a balkán félszigeten operáló orosz hadseregnek összeköttetése biztosítása céljából barátságos úton vagy erőszakkal Oláhországot dominálnia kell, úgy röviden vázoltuk azon, az alig mult időből eléggé ismeretesényt, hogy Oláhország Európától elhagyatva, kényszerűlten Oroszország vasallusává válik annak keleti merényleteiben.

Azon esetben tehát, hogyha az osztrák-magyar monarchia, Oroszországnak a balkán félszigeten való terjeszkedését nem volna hajlandó továbbá nyugodtan nézni, úgy első sorban az orosz hadtestek Moldvába való betörését kell meggátolnia, illetőleg azoknak felvonulási vonalukat a Pruth mentén lesz kényszerítve ketté vágni. A mi az erdélyi Kárpátokra támaszkodva, a csata színhelyének a Moldva herczegségbe való áthelyezése által Jassy és Galacz között eszközölhető legbiztosabban. Ily értelembeni hadi felállítás esetében, a bal szárny kétségkívül Csernoviczra, a jobb szárny pedig Galacz vagy Brailánál a Dunára támaszkodva, míg a centrum Jassynál lenne elhelyezve.

A bal szárnyra való felvonulását a leMBERG-csernovitzi vasut, a jobb szárny felállítását pedig a brassó-tömösi és másod-sorban a temesvár-orsova-bukaresti vonalak közvetítenék.

A marosvásárhely-tölgyes-jassyi vasutnak tehát azon leg-

fontosabb feladata maradna, hogy a centrumnak Erdély bástyaival való összeköttetését biztosítsa.

Ámbár hadászati képzett szakemberek nem vagyunk, de mint laikusoknak is erős meggyőződésünk, miszerint Oroszország keleti politikájára nézve a legvégzetteljesebb lépés az lenne, hogyha Ausztria-Magyarország, a mint azt legfontosabb érdekei követelik, Kis-Oláhországon keresztül a Feketetenger partjait, városait, Galaczt és Küstendzsét törekednék elérni, mi által Oroszországtól örök időre elzáratnák az út Konstantinápolyba.

Ezt azonban a monarchia csak úgy érheti el, hogy ha egyrészt Romániával véd- és dacz-szövetséget köt, másrészt pedig, hogy ha Oroszországhoz legközelebb eső keleti határait kellően biztosítja, és közlekedési viszonyait oly állapotba helyezi, hogy a gyöngye román államot minden perczen gyorsan támogathatja esetleges támadások visszautasításában.

Azt hisszük, hogy annak minden tüzetesebb megvilágításától, hogy hazánk éjszakkeleti és keleti határán Lupkovtól egész Tömösig, a Kárpátokat átlépő ezen egyetlen vasutnak a fentebb jelzett esélyekben mily szerep jutna, eltekinthetünk, s itt még csak arra kívánunk figyelmeztetni, hogy nem csekélyebb fontossággal bír ezen vasut pusztán védelmi harezban is, miután a Maros völgyén egész Gyergyó-Tapolczáig végig vonulva, megközelíti a Tölgyes-, Békás- és Gyimes-szorosokat s így Erdély határait Románia felé az orsovai, tömösi összeköttetésekkel együtt kellően biztosítja esetleges támadások ellen.

A mi ezen vasut stratégiai használhatóságát illeti, arra nézve fel kell említenünk, hogy miután legnagyobb emelkedései 14<sup>o</sup>/o-nál nagyobbak nem lennének, ezen rendes forgalom mellett naponta mind a két irányban legalább 12—14 vonat, összesen tehát 24—28 vonat közlekedhetnék.

Ezen vonatok megterhelése 400 tonna elegysúlyt tehetne ki, minek számításba vétele mellett egy-egy vonat körülbelől 1000 embert, a 14 vonat pedig 14,000 embert, vagy ennek megfelelő katonai szállítmányt továbbithatna 24 óránként.

Rendkívüli esetekben azonban kettős vonatok indítása mellett, kis megfeszítéssel ezen vasut teljesítménye könnyen az előbb felhozottnak kétszeresére, azaz naponként mintegy 28,000 ember továbbítására volna fokozható.

A marosvásárhely-jassy-i vasut ezen szállítási képessége ellenében, a sziget-szucsavai vonal, tekintve, hogy mint már többször említettük, mintegy 30 kilométer hosszban 25%-os emelkedéssel birna, 200 tonnánál nehezebb vonatokat továbbítani nem lévén képes, egy-egy vonattal legfeljebb 500 embert, vagy ennek megfelelő katonai terheket szállithatna.

Ezen vasuton emelkedési viszonyainál fogva naponta rendszer forgalom mellett minden irányban legfeljebb 10 vonat közlekedhetnék, s nagy erőmegfeszítés mellett a forgalom 10 kettős vonat indítására volna fokozható. Minek következtében ezen vonal szállítóképessége a fentebb említettek folytán naponta egyszerű vonatokkal 5000 ember és kettős vonatokkal legfeljebb 10,000 ember továbbítására szorítkoznék.

---

A marosvásárhely-tölgyes-szoros-jassy-i vasut építésének ezen fentebbi tanulmányunk folyamában fejtegetett anyagi indokai mellett még egy nem kevésbé fontos, ámbár nem annyira szembeötlő, úgyszólván szellemi indító oka is van. Ki vonná kétségbe, hogy minden életképes nemzet egyik legfőbb és legmagasztosabb feladata, a nemzetiségi szellem és azzal az összetartozás érzületének fejlesztése.

Önfentartás elleni merénylet volna azonban a meglévő nemzeti elemek elhanyagolása. Az idegen ajku nemzetiségek közé ékelt székelység fentartása már ezen szempontból is teljes mérvben kibívja az állambölcselet meleg gondozását. De azon rendkívüli szerencsés körülménynél fogva, hogy a sors hazánk keleti határának legfontosabb részét, Erdélynek Oláhország felé nyíló szorosait, egy magyar faj őrzésére bizta, a magyar állam önfentartási kötelezettségévé vált mindent elkövetni, hogy ezen megbízható határ-őrszemek az idegen ajkú nemzetiségek hullámai között el ne merüljenek, hogy azok szaporodva és anyagilag gyarapodva eléggé megerősödjének, hogy a közös haza által reájuk bizott magasztos hivatásnak mindenkor erős kézzel és szívós kitartással megfelelni tudjanak.

Kétségbe vonhatatlan, hogy a modern állami élet átalakulásaiban a vasutaknak a távolságok elenyésztése által, az állami, valamint társadalmi életbe mélyen bevágó azon hatása lett, miszerint azon körülménynél fogva, hogy a haza legtávolabbi

vidékei és az állam politikai életét szabályozó és annak irányt adó központjával, az év bármely szakában, biztosan és gyorsan érintkezhetnek, a partikularistikus helyi patriotismus megszűnt s helyébe mindinkább előtérbe lépett az egyetemes közhaza fogalma.

Alig tévedünk, hogy ha azon állítást kockáztatjuk, mikép a német birodalom létesülésénél, az egyesülési eszme keresztülvitele, valamint elterjesztésénél a német vasuti bálózatnak nagy szerepe volt, s a közlekedési eszközök jelenlegi kifejlődése nélkül Németország még sokáig a duodez fejedelemségek igáinak örvendett volna.

Az összetartozás érzülete természetyszerűleg folyik azon megnyugtató biztosságból, mikép az állam legtávolabbi vidékei egyaránt élvezhetik az államnak a közbiztonságra és anyagi jólétre fordított intézkedéseit. Az összhaza iránti fogalmat emeli az a meggyőződés, miszerint abban nemcsak a jóakarat van meg, hogy polgárait és vagyonukat megóvja, hanem hogy erre célzó rendelkezéseit gyorsan és biztosan végre is tudja hajtani. Ez az érzés teszi büszkévé az angol és amerikai alattvalót is, ki jól tudja, hogy a világ legtávolabbi tengereiben, a hová csak államaik lobogói elvitorláznak, biztosan hajthatják fejüket nyugalomra. És az alattvalóik érdekében kifejthető ezen hatalmat az említett államok, közlekedési eszközeik nagyszerű kifejlődésének köszönhetik.

Mindezeknek előadásával csak azt akartuk kellő világításba helyezni, hogy a tanulmányunk tárgyát képező vasut — miután az, a marosvölgyén a Székelyföld nagy részén vonul végig — az előadottak nyomán, a magyar faj egyik legéletrevalóbb, oly sok század küzdelmei után eredeti jellemét még mindig sértetlenül fentartott törzsét volna hivatva a közös hazához szorosabban fűzni.

Mig ezen vonal a Székelyföldet egyrészt szorosabb összefüggésbe hozná a Szent István korona többi területeivel, addig annak Oláhországgal való élénk összeköttetését is előmozdítva, iparát és kereskedelmét emelné.

Kétségbevonhatatlan, hogy ezen vasut kiépültével a Székelyföld jóléte emelkedvén, megszűnnék azoknak Oláhországba való

kivándorlása, s megszűnnének a székelyek kitelepítésére vonatkozó célzatok, melyeket, tekintve a székelyek szűkebb hazájukhoz való ragaszkodásukat, sikereseknek soha sem tarthattunk, s melyeket a magyar állam érdekében, figyelembe véve, miszerint ez által a határokon csak a megbizhatlan elemek kiterjedését mozdítanánk elő, tanácsosnak el nem ismerhetünk.

Ilynemű állami tekintetek a sziget-szucsavai vasut kiépítésére nem buzditanak, miután a magyar elem utolsó szálai M.-Szigetnél végleg megszakadnak, s ezen vasut a szűk, vad és néptelen Vissó völgyén vonulna végig, ennek ritka népessége sem gazdászattal, sem kellő, még csak kezdetleges iparral sem bírván, az államtól oly áldozatok hozatalát, mint ezen vasut építése, jogosan nem kívánhatja.

Azon meggyőződéssel zárjuk be a marosvásárhely-tölgyes-szoros-jassy-i vasut építésének a sziget-szucsavai vasut-csatlakozás létesítése feletti előnyeiről fejtegetéseinket, miszerint ezen legutóbb felemlített indok, állami tekintetkből nem csekélyebb fontossággal bír, mint az előző pontokban felsorolt pusztán anyagi érdekű okok.

Mielőtt ezen vasut viszonyainak és körülményeinek további indokolását végleg befejeznénk, tekintve a legutóbbi napokban felmerült ugynevezett szamosvölgyi vasut kérdését, fel kell említenünk, miszerint meg van annak lehetősége, hogy a budapest-jassy-odessai csatlakozás létesítése ezen vasut felhasználásával eszközöltessék.

Részletes tanulmányoktól függ azonban annak megállapítása, hogy egyrészt ezen Mikeházáig a Szamos s innen tovább a Sajó és Besztercze völgyében haladó vonal, a Besztercze és Dorna patak között a tenger színe felett mintegy 1200 méter magasságban fekvő vizválasztót mikép lépi át, míg másrészt, hogy nem kell-e attól tartani, mikép ezen vonal építésénél belejutunk ismét Bukovinába, illetőleg osztrák területre, a mit pedig, a mint ezen tanulmány folyamában iparkodtunk bebizonyítani, minden áron ki kell kerülnünk, nehogy az egész vonal építése ez által függővé tétessék.

A mi ezen vasut további menetét illeti, megjegyezzük, miszerint ez az oláh területen az Aranyos Besztercze völgyében folytatván útját, Bisztricioavánál bele szakadna a marosvásár-



hely-tölgyes-jassy-i vasut előrelátható nyomába. Miért is sem hossza, sem általános jellege nem térne tetemesen el a fentebb fejtegetett vonalétól.

A marosvásárhely-tölgyesszoros-jassy-i vasut ezen ismeretése után közvetlenül felmerül a kérdés, vajjon mikép építtessék ez a vonal és remélhető-e, hogy Románia beleegyezik annak kivitelébe?

Mint már ezen vasut jellemzésénél láttuk, ennek főfeladata a déloroszországi és ezzel az ázsiai persa forgalom nyugat felé irányuló részének megszerzése, valamint kiviteli czikkeinknek továbbítása lévén, ezen czélzatokban csakis a leemberg-jassy-i és az odessa-podwolocsiskai vasutakkal fog osztakozni, illetőleg azoktól a jelzett relatiókban a forgalmat el fogja vonni. Miután ebben a forgalomban Oláhország sem közvetlenül, sem közvetve érdekelve nincsen, nem tarthatunk attól, hogy az, a kérdésben forgó vasut építését meggátolni akarná. Nem tagadható azonban, hogy Romániának ezen vasut létesítésében sincsen sok érdeke, miért nem is várhatjuk tőle, hogy ez irányban túlságos előzékeny legyen.

Ellenben kétségtelen, hogy az osztrák-magyar monarchiának az oláh fejedelemséggel való többféle érdek-közösségénél fogva diplomatai úton sikerülend ezt engedményekre birni akkor, midőn a fejedelemség károkat nem szenved.

A mi a felvetett kérdés másodikát illeti, arra nézve a maros-vásárhely-jassy-i vasut közös pálya jellege felel meg legbiztosabban. Ezen pálya két állam területén vouulván át, annak építését és üzemét természetyszerűen csak egy, mind a két államban engedélylyel bíró magántársulat hajthatja végre. A mi nem zárna ki, hogy a magyar állam befolyásának biztosítása czéljából a részvényeknek egy részét megtartsa.

Végül czélszerűnek tartanók azon esetben, hogy ha ezen vasut tényleg létrejönne, a m. k. államvasutak keleti vonala 60 kilométer hosszú kocsárd-marosvásárhelyi szakaszának a maros-vásárhely-jassy-i vasuttársaság birtokába való átengedését.

A mint tanulmányunk bevezetésében kiemeltük, jelen fejtegetéseinkkel azon illusiókat akartuk eloszlatni, mikép vasuthálózatunk keleti csatlakozásainak kiegészítésére nézve a sziget-szucsavai vasut kiépítése lenne az egyedüli megoldás.

Figyelmeztetni kívántunk ennek egyes, esetleg leküzdhetlen nehézségeire, s egyúttal kötelezve tartottuk magunkat a mérvadó körök és a közvélemény figyelmét egy eddig tekintetbe nem vett s nézetünk szerint amannál czélszerűbb, olcsóbb és jövedelmezőbb keleti csatlakozás kérdésére felhívni.

Hogy mennyire sikerült véleményünk kifejtése, mennyiben győztük meg az olvasót kutatásaink eredményének helyességéről, ezt nyugodtan a szakbírálatra bizzuk. Bármikép üssön is annak ítélete ki, tökéletes kárpótlást lelünk abban, hogy ha sikerült ezen két vasut építésének kérdését megindítani és ha sikerült a közvélemény érdeklődését a marosvásárhelyi tölgyes-szoros-jassy-i vasut iránt felkölteni.

Jól tudjuk, hogy Magyarország anyagi helyzete jelenleg nem olyan, mikép egyelőre akár az egyik, akár a másik vonal kiépítése létesíthető volna; czélunk egyelőre, hogy meggátoljuk azt, miszerint ezen rendkívüli fontos csatlakozás kérdése egyoldalúlag döntessék el.

Végül azon reményünknek adunk kifejezést, hogy mielőtt ezen két vasut érdemleges összehasonlítása eszközöltetnék, mind a kettő részletes tanulmány tárgyát fogja képezni.

THALY EMIL.

## HÁZI IPARUNK JELEN HELYZETE.

### I. A hagyományosság korszaka.

Háziiparunk, hagyományos úton régóta él s elterjedt nemzetünk minden rendű s rangú családjai körében, de közel sincs oly mérvre fejlődve, minővel Nyugoteurópa népei dicsekedhetnek. Házi iparunk ugyanis, csak némely cikkre nézve, s csak itt-ott fejlődött oly népiparrá, mely felesleges termelvényeiből más népeknek is juttat egy részt s piacunk csakis a szomszédos Délkelet; míg mi viszont jelentékeny mérvben fogyasztjuk a külföldi, főkép nyugoteurópai házi-, illetőleg népipar termelvényeit, nemesak az öltözéki, vagy butorzati, hanem azon élelmi s élvezeti cikkeket illetőleg is, melyek nyers anyagában inkább bővelkedünk, mint a sűrű lakosságú nyugoti népek.

A hagyományos háziipar némelyik ága átment a nagyipar »gyáripar« körébe, némelyik a kézi szakiparosokra szorítkozik; egynémelyiket háttérbe szorították a külföldi gyári, kézi, s háziipartermelvények, a mennyiben ezek czélszerűbb eszközökkel, könnyebben s tetszetősebben dolgoznak; azon iparágakat pedig, melyeket ezelőtt a vagyonosb családok tagjai főkép időtöltésből űztek, háttérbe szorították a másféle időtöltések s azon szakiparosok, kik szorgalom útján, a műizlés terén, önmaguk erejéből elérik a »remeklés« mesterségét vagy tudományát, mit az előkelők egykor »nagymestereik« utmutatása nyomán sajátítottak el.

István király idejében még a liszt- s darakészítés műtételét is nagyrészt a háziiparosok űzték. Szegény ember maga örölt magának a kézimalmon, mely házról házra kölesön adatott. A vagyonosabbak számára a cselédek öröltek s daráltak, rendesen

oly időpontokban, midőn a nappali munka már megszűnt. Sok helyen csak egy »szolgáló-leány« végezte ezen késő esti munkát s oly éles hangon éneklés és danolás mellett, hogy egyik régi író (kath. pap) ugyancsak boszankodva jegyezte fel, mennyire nem alhatott e miatt.

A szücs és varga-mesterséget, vagyis a kisebb háziállatok bőrének kikészítését s a csizma, bunda, ködmön stb. varrás mesterségét, a földmíves családok tagjai nagy elterjedtségben gyakorolták; a jobbmódú »nemesi« családok pedig házi vargát s kobakost tartottak, kik egyrészen a cselédek is ellátták bunda s csizma-félékkel; e mellett a lovagláshoz s kocsizáshoz kellő nyerges- és szíjjártó munkákat is végezték: „a hogy tudták“.

Mennyire tökéletlen munkák lehettek ezek, kivált hajdan, elképzelhetjük, ha eszünkbe jut, hogy még e század első éveiben is megtörtént, hogy a házi varga oly rosszul nyúzta meg a borjut, (mert ennek leölése is az ő szakmájába vágott) hogy az „urfi“ számára készített új csizma fején egy jó nagyocska fót volt, mit az akkor már jurátus s később jeles író Fáy András nagyon zokon vett, mert »országgyűlésekre kellett benne járnia“ — Pozsonyban, — hol a »luxus« már mint monda, akkor annyira fejlődött, hogy nekie és Szemere Pálnak nadrágtartójuk (Hosenträger) is volt — mit a többi jurátusok gúnyolva bámultak meg. Megjegyzendő, hogy a nadrágtartók készítése Ausztriában s Németországban csakhamar jelentékeny háziiparaggá nőtte ki magát, a míg nálunk, kiknél e czikk nagy kelendőségnek övend, mai napig sem honosult meg.

Leginkább el volt terjedve népünknel a len- s kenderrostszálak fonása és szövése, ugy annyira, hogy a felesleg készítmények a felföldön (Lőcse, Szeben, Bártfa s Eperjes vidékén, hol a Pulszky család nagymérvű vászonkereskedést üzött) kifehérítettén s egyrészt kék festéssel elláttatván, az Alföldön, aztán Romániában s a Balkán félszigeten, még Görögországban is jó keletnek örvendtek. Görögországból számos család költözött a felvidékre, Sárosmegyében két görög-helységet képezve, hogy a vászonneműek előkészítésében részt vegyen s még a 40-es években is megtörtént, hogy Drezda

és Lipcse közt posta-kocsin utazván egyik felföldi hazánkfia, egy ismerősével találkozott, ki »maga kocsiján« sok szép finom felföldi vásznat vitt P á r i s b a.

A jobbmódú »uri« családok tagjai főkép selyem-fonással, czérvázással s himzéssel foglalkoztak. Még e század első évtizedeiben is nem egy »báró-kisasszony« volt, ki oly ügyesen kezelte a szövőszéket, hogy a szegény »jobbágy« családja elbámult azon, mi mindenféle »figurát« lehet csinálni az öreg nád-bordás szövőszéken.

A fonás, szövés és főkép a himzés, családi szükségletek s az egyházak számára, igen kellemes időtöltésül gyakoroltatott a vagyonosb családoknál, míg viszont a »jobbágyok« nagymennyiségű fonalat s szövetet tartoztak szolgáltatni »robot«-ban.

De elsőben is: jöttek az olcsó gyapot fonalak s szövetek, melyek később gép-fonás és szövés útján készültek s még a festést is a legolcsóbb mozdterő, a gőz kezdte eszközölni. Jöttek a vasutak, melyek nemcsak a fonal és szövet-neműek beszerzését, hanem a személyes közlekedést is megkönnyítették. A »robot« megszűnt. A társalgás élénkebb lett s mellőzni kezdte az »együtt munkálkodás« színezetét. Az időtöltés más-más irányzatot vett. A nyelvek tanulása, zongorázás, olvasás s főkép a külföldi irodalmi termékek élvezete, további a színházak, műkedvelői előadások stb. léptek előtérbe s még a földmives kunyhókban szokásos »fonókák« (fonással töltött estélyek) helyét is az irodalom és művészet, illetőleg a lapirodalom s politika mozgalmi kezdik elfoglalni. Olvasóköröket alakítottak a férfiak; s a nők? Elhagyva munkáikat, nagyrészt »csevegéssel« töltik azon időt, melyet ezelőtt házi munkákra fordítottak.

Erdős vidékeinken, kivált Erdélyben, az iparos székely nép közt nagy mérvet ért a faneműek házi ipara: konyha- és pinczedények s gazdasági eszközök készítése, amíg a még iparosb századok főkép a gyapjuneműek értékesítésével foglalkoztak, mely hagyományos házi foglalkozás azonban már a múlt században »iparos szakfoglalkozássá« fejlődött, melyet a céhek vezettek.

A faneműek ipara nagy mérvet ért Máramaros, Beregh,

Ung, Zemplén s kivált Trencsén, Nógrádmegyékben és a bakonyi erdőkben, míg némely más megyében, hol jó pipa-, vagy fazekas-agyag találtatott, a cserépedények, korsók, pipák, lábasok, fazekak stb. készítése valóságos népiparrá fejlődött.

De: a fa-ekéket, »fakószekereket«, fa-villát, gereblyét stb. vasas, vagy vasból készült »gazdasági eszközök«, melyek most már »gyárilag« készítettnek, s a cserépedényeket egyrészt a tartósb bádog, másrészt a csinosabb porcellán edények szorították háttérbe. Jöttek a »pakfong«, a »Nickel«, a »brit-érez«, a »china-ezüst« stb-féle találmányok, s most már a czintányérok sem kelendők, a közönséges bádog-edények helyét pedig előbb a mázas öntöttvas, aztán a még sokkal inkább czélszerű »zománczozott pléh« készítmények szorítják háttérbe.

A cserépedények használatával arányosan terjedt egy sajátságos háziipar, a »drótozás« mestersége. Drótos tótjaink mondhatni elárasztották Európát, némelyik Amerikába is átment. De a cserépedények rövid életideje ezeknek is más irányt, más munkakört kezd mutatni. Most főkép észak-kelet felé, Oroszország mélyébe járnak; pléhmunkákat is végeznek: serpenyőket, tepsiket stb. foltoznak, amellet igen csinos kosarakat kötnek czinezett drótból, sőt némely bádogosmunkákat is végeznek, czinezett vas-pléhből.

Szintén említést érdemel a kosár- és kaskafonás, a gyékényipar s a sustya (kukoriczacsó boríték) feldolgozása és némely vastagabb szalma-kötés, mely aszerint, amint hazánk vidékei egyik vagy másik anyagban bővelkednek, nagy terjedelmet öltött, mint házi foglalkozás.

Egynémelyik nyitra-megyei »kosaras-tót«, összeszedve számos család téli készítményeit, a nyirgalyakból, kecskerágó- s aranyfűz galyaiból készült különféle kosarakat, szekerére rakta s egy-két lovat fogva elébe, lement Konstantinápolyig, Ispahánig, Teheránig, honnan ősz végével sok szép arany- és ezüst-pénzt hozott.

Ezen iparágak még most is üzetnek szórványosan s kivált a gyékényipar olyan, melyet a külföldi házi és kézműiparosoktól már csak azért sem félthetünk, mert azoknak nincs hozzávaló anyaguk (káka-fű). A fűzfa, hánacs stb. féle kosarak készítésében azonban nagyon túlszárnyalták háziiparosainkat a

külföld, kivált Ausztria s Németország hegyvidéki háziiparosai, egyrészt azért, mert jobb eszközökkel dolgoznak, másrészt pedig, mert sokkal csinosabb alakot, kellő szilárdság mellett fel-tűnő könnyebbséget és csinosabb mázakat, színeket tudnak ké-szitményeiknek adni.

Hagyományos úton üzetett továbbá a Szepességben s fel-földi városokban a s e r f ő z é s (árpából, búzából, komlóval), az Alföldön a g y e r t y a - m á r t á s, illetőleg öntés s az Alföld szíkes vidékein a s z a p p a n f ő z é s. Ezeken kívül országszerte divatozott az e l n e m á r u s i t h a t ó gyümölcs-neműeknek s esetleg ahol szőlő is termett a szőlő-törkölynek, a felvidéken pedig a g y a l o g f e n y ű - m a g n a k (boróka, borovicska) szesszé, illetőleg p á l l i n k á v á (25—30% szesztartalommal) k i f ő z é s e. De e szá-zad első negyede után gyorsan s nagy léptekkel előtérbe lépett ezen egyenkint is jelentékeny háziiparágak »ellensége« az »olcsóbb« és a »jobb,« részint a gyári, részint az okszerűbben üzött háziipar útján.

A s e r f ő z é s műtételeit a nagyipar vette kezébe; olcsóbb anyagokból tetszetősebb ízű, színű, zamatú sert készít; azok a polgárházak, melyek 2—3 hétre (sorjában) jogositva voltak a serfőzésre és elárusításra, nem adhattak csinos olcsó üve-geket, vagy oly diszes termeket az ő fogyasztó közönségüknek mint a »sör-csarnokok«. Ezzel tehát végkép fel kellett hagyni már a 30-as években.

A g y e r t y a m á r t á s és öntés ellenében, a zsiradék-nak 3 különböző anyagra osztása, illetőleg a »stearin« anyag feltalálása, mely egyik legjelentékenyebb a 3 közül — olcsóbbá tette a stearin anyagtól megfosztott zsiradékot. Méginkább olcsóvá tette annak főrészét az olajat a repczetermelés; és leg-olcsóbbá tette a szobai világítást a petroleum (föld-olaj, kőolaj) források feltalálása, kibővítése s ezen olaj czélszerű kitisztá-zása. Másrészt a stearin-gyertyák csinosabbak s czélszerűbbek a faggyugyertyáknál s csakis azért nem szorították még végkép le a házi ipar teréről a gyertyamártást és öntést, mert még mindig jóval drágábbak.

A s z a p p a n - f ő z é s terén nem az olcsóbb, nem a jobb, hanem a tetszetősebb és silányabb iparcikkek vettek erőt. A házilag főzött szapannál ugyanis, minő Szeged, Deb-

reczen, Kálló, Miskolcz stb. vidékéről nemzetközi kereskedelmi forgalomba is hozatott, mai nap sem tud a zsir és szeny-foltok kimosásához czélczerűbb anyagot előállítani bármely gyáros és kézműiparos. A jó házi szappant épen eme tulajdonai alapján számos különféle pótszerekkel vegyítették, festették, fényítették, szagosították s hatalmas présekkel igen tetszetős alakba nyomták, s végre czifra papirokba, ólomlemezekbe stb. boritva bocsátották forgalomba a szappangyárosok, sőt számos kisiparosok. Jött a kókusz-szappan korszak keserű-mandola illattal, mely tulajdonkép kátrányból készült s a kókusz-olaj alkalmasnak találtatván a szappankészítésre, az ily gyári szappanok előállítása oly mérvet ért, hogy ezen 50—60—70% vizet s csak 30—40% szappananyagot tartalmazó czikkek saját piacainkon is jobb keletnek örvendtek és örvendenek most már azok változatai, s némely növényyszappanok a csak 20% vizet és 80% szappant tartalmazó házi szappannál.

A szeszégetés legnagyobbbrészt szintén gyári iparüzletté vált; de e mellett sok ezernyi földműves család tart most is oly kis katlant, melyben adómentesen értékesítheti el nem adott gyümölcseit s szőlőtörkölyét. A baj csak az, hogy a közizlés mindinkább a czukros, fűszeres és festett szeszes italok felé fordul. Az izlés könnyebb kielégítése pedig mindinkább lehetővé vált főkép az által, hogy a burgonya-szesz és burgonya-cukor a »liqueur«-készítésre alkalmassá tétetett; sőt ezen mesterség hideg-úton is gyakoroltatván, több mint 500-féle tetszetős színű, szagú, zamatú »liqueur« áll a »szilvorummal« szemben, s háziiparosaink elmaradván a finom italok készítésének mesterségében, a külföldi szeszes italokat maguk is nagy mértékben vásárolják.

Átalában elmondhatjuk, hogy a hagyományos úton üzött háziiparosság, kivált a gőzerő s vasutak korszaka óta, a legjelentékenyebb ágazatokban vagy végkép megszűnt, vagy olyanmennyire háttérbe szorult, hogy most már csakis okszerű, öntudatos segélyezés, illetőleg jobb eszközök, előrehaladottabb ismeretek útján terjeszthető és fejleszthető, mikép ezt a mostanában keletkezett háziipar-egyletek s a közoktatás rendszerébe bealkalmazott tanműhelyek eszközlik.



## II. Öntudatos, okszerű, háziiparosság.

A hagyományos úton ösztönszerűleg üzött háziiparosságot néhány, csakis néhány év óta az öntudatosan üzött háziiparosság kezdi felváltani: enyészetőknek átengedve azon iparágakat, melyek felett a gőzerő és gépek hatalmas teljes diadalt nyert; de jobb eszközöket és behatóbb ismereteket szerezve s terjesztve azon iparágak üzéséhez, melyek gőzerővel s gépekkel nem üzhetők.

A háziiparosság ily módon ujjaszületése 3 úton eszközöltetik.

1. Magánúton. Vannak háziiparosok, kik a szakmájukhoz tartozó hasznos ismereteket s gépeket önerejükől megszerezték; magukat az egyes műtételekben, mint szintén az üzlet nemesítésében tovább képezték s így most is lépést tartanak Nyugat-Európa háziiparosaival, kiknek azonban nagy előnyük a »munka-megosztás«, mit az egyetemesen előrehaladt sűrű iparosnépesség lehetővé tesz, míg nálunk az előrehaladt háziiparosok csak elszigetelve »egyenként« küzdenek pályáikon. Ilyenek főkép a tűmunkákkal, varrással, hálókötéssel, horgolással, himzéssel foglalkozó nők, kik a szakmájukhoz kellő varró- s kötőgépeket, díszítményező (ránczoló, himző, zsinórzó stb.) eszközöket siettek beszerezni, s most a külföldiekkel versenyképes díszítményeket, öltönydarabokat, ruhákat, kendőket, keztyűket, szőnyegeket, ágy- és asztalterítőket készítenek.

2. Közoktatás útján. A vallás- és közoktatásügyi magy. kir. ministeriumé az érdem, hogy népünk rétegeiben az öntudatos, okszerű háziiparosságot, a szükséges ismeretek taníttatása s a tanerőknek évről évre majdnem négyszetes mérvben gyarapítása által terjeszti s fejleszti.

Az állam által felállított elemi-, nép-, s a községi felső nép- és polgári iskolákba járó növendékek, különösen a leányok, az ipar különféle ágaiban gyakorlatilag is taníttatnak. A tanító- és tanítónő-képezdei növendékek, a vidékek szerint honos iparágak gyakorlatában majdnem kivétel nélkül oktattatnak, — amennyiben t. i. a különféle munkaanyagok, s az azok feldolgozásához kellő gépek és eszközök beszerezhetők.

Különösen fejlesztve lett a pesti sugáruti állami tanítónő-

képezde mellett a számos értékes gépekkel s eszközökkel berendezett műtermekben, a munkatanítónők kiképzése — kik közül már néhány mint okleveles háziipari munkatanítónő lépett ki.

Segélyezve vannak az államsegélyt élvező tanintézetek főkép a munka-tanítás ügyében. Ezenkívül állami segélyben részesülnek azon tan-műhelyek, melyeket az ország különböző vidékein keletkezett egyletek életbe léptettek.

3. Egyleti úton. A hazánk különböző vidékein különböző körülményekhez képest alakult egyletek működése a következőkben jelezhető:

a) A pozsonyi egyesület: ipartanítónő-képezdét állított, melyből a jelen év elejéig 16 okleveles és egy rendkívüli tanítónő lépett ki. Az intézetnek 60 bennlakó tanítójelöltje van. Az említett tanítónők a következő helyeken nyertek alkalmazást: Nagy-Szombatban, Zsolnán, Kőrmöczbányán, Szakolezáa, Bicsén, Baánban, Érsekújvárott, Beregszászban. Ezen egyesület kiterjed Pozsony, Trencsén, Nyitra, Bars megyékre, amennyiben ezen megyék községei az egylet tagjaivá lettek s az egylet igyekszik minél több helyen tanműhelyeket állítani. Ezen egylet létesítette Zay-Ugróczon a műfaragó tanműhelyt, melynek készítményei a párisi világtárlaton elismerésben részesültek. Zay-Ugróczon az állam részére egy tanító képeztetett ki és november elején 13 műfaragó ifjú végzi be tanulmányait, hogy aztán az arra alkalmas vidékeken, mint tanítók terjeszthessék a műfaragás mesterségét. Szintén a pozsonyi egylet állított előbb Somorján, aztán Nagy-Szombatban kosárfonó tanműhelyeket. Ez utóbbi tanműhely készítményei Sziléziában, Morvaországban s a felvidéki fürdőkben adatnak el; a tanműhely növendékei hetenkint 4—5 frtot szereznek.

b) A felvidéki egyesület Kassán kötszövészeti tanműhelyt állított. Mint az előbbeni, ugy ez is jelentékeny állami támogatásban részesült. Ezen kívül Zimmermann János szász kir. kereskedelmi tanácsos 30,000 márkát adományozott a pozsonyi egyletnek, mely, miután a felvidéki egylet létesítésében jelentékeny tényező részt vett, ezen adománynak is jelentékeny részét a felvidéki egylet támogatására fordította.

A felvidéki egylet további alkotásai: a rima-

szombati műfaragó tanműhely, melynek 9 rendes és 11 rendkívüli növendéke van; a sátoralja-ujhelyi kosárfonóműhely 10 növendékkal; a homonai műfaragó tanműhely, mely az ottani polgári iskolával áll összeköttetésben és 16 rendes, 16 rendkívüli növendéket számlál; a jolsvai márványesztorgályozó tanműhely, mely most csak 4 tanulóval bírván, Dobsinára tétetik át, hol ezen munkára tömegesen vállalkoztak a növendékek.

c) A felső tiszavidéki egyesület Beregszászon megnyitott egy női ipar-tanműhelyt, mely polgári leányiskolával (60 növend.) van összekötve; továbbá egy kosárfonó-műhelyt, mely a polgári fi-iskolával van összekötve. Munkába vette továbbá egy gyermekjáték-tanműhely felállítását Munkácson.

Szintén a felvidéken előkészítettik Galgócson egy női ipartanműhely; Német-Prónán szövőtanműhely; Besztercebányán harmonium- és harmonikakészítő tanműhely. Besztercebányán Ipolyi Arnold püspök, saját residentiájában egy fafaragó műhelyt rendezett be, melynek jeles tanára Dvihally ezen iparágról egy szakszerű kézikönyvet is adott ki. Ugyancsak a jeles püspök egy női munkatermet is állíttatott, melyben misemondó papiruhák készíttetnek, a szabványszerinti stylben egész egyházmegye papjai számára. Tervben van végre Predimisen egy lenkikészítő intézet.

d) A székel-egylet a) Kézdivásárhelyt az ottani felsőbb népiskolával összeköttetésben államsegély mellett műfaragó-tanműhelyt állított. Ezen népiskolának van egy iparosztálya, melyben a kefekötés és kosárkészítés szép sikerrel taníttatik. b) Szepsi-Szt.-Györgyön szövőtanműhelyt állított, mely egy állami felügyelő és egy társulati művezető vezetése alatt rendkívüli eredményeket ért el. A tanműhelyben egy Jaquard-féle szövőszéken 22 fiu, és leány növendék egymást felváltva tanul, kitünő szorgalommal. c) Ugyancsak Szepsi-Szt.-Györgyön lenáztató-, kikészítő- és beváltó intézetet állított, minek egyik eredménye, hogy a rigai lenmagból már évenként 40 hordónyi vettetik. Végre tervben van a faneműek feldolgozására N.-Valkón egy tan-

műhely berendezése és egy nagyszabású női ipar-tanműhely felállítása Kolozsvárrt.

e) Az »Erdély-részi iparfejlesztő társulat« Kolozsvárrt; első rendben a kákafonat iparügyét karolta fel Maros-Tardoson, hol kitűnő kaka terem. Maros-Tardoson ugyanis egy nagy termet rendezett be, hol a kákafonást a tanítók is tanulják egy szakmestertől, s tanítani fogják mindkét nembeli növendékeknek. Tacs, Fele, Harasztkerek háziiparosai évenként több százezernyi szatyrot, s más gyékényfonatokat adnak kereskedésbe s az említett társulat azon van, hogy a nép a műfonás mesterfogásait mindinkább eltanulhassa, izlését nemesbitse s más szükséges fonatokat is (p. o. méhkasok) az eddiginél czélszerűbb módon s nagyobb mérvben állithasson elő.

f) A »Központi háziipar-egylet« Budapesten, 1875 végén alakult br. Sennyey Pál elnöklete alatt 800 rendes (öt évig 3 frtot fizető), 54 alapító (100 frtot vagy kamatait fizető) taggal. Elnöke Kerkapoly Károly cs. és kir. belső titk. tan. Alelnökök Hajós József és Rakovszky Aladár; a választmányi tagok száma 60.

Ezen egylet két főirányt jelölt ki tevékenysége czéljául, u. m. a) az ország egészét, b) az ország központjára s a központi megyére Budapestet illetőleg.

a) Az ország egészét illetőleg, a vallás-és közokt.-ügyi minister urat felkérte statistikai adatok gyűjtésére s ez úton több mint 20,000 ívet bocsátva szét, több mint 10,000 helységről becses adatokat nyert a háziipar állásáról. Ezen adatokat igazgató Guda Döme kivonatozta s összegezte. Ezekből kitűnik, hogy a háziipar számos jelentékeny ágazata, az ország legnagyobb részében — hanyatlólag — de még mindig jelentékeny mérvben gyakorlatban van. Ilyen iparágak a faneműek feldolgozása, a fonó-, szövő-, kötő-, himző-, kivarró- és csipkeverő-ipar, továbbá a gyapot-, selyem-, szalma-, kukoricza-levél-, gyékény-, háncs-, fűz-, és nyir-galy-, a czirók-, néhol pedig a drót-, sodrony-, a fazekas- és kőfaragó-ipar, a kötél-verés, gyümölcsneműek, szárasztézták, füstölthúsok stb. ipara.

A faneműek iparágaiban legélénkebb a foglalkozás most is a kádár- és bodnärmunkákban, zsindely-készítésben; fa-

faragás (kanalasmunkák), esztergályozás, vessző- és gyékényfonás terén.

A fonó- és szövő-ipar népünk nagy részének ruházatát ad és pedig télire is, mert a gyapjufonás és a gyapjas (juh-, bárány) bőrneműek feldolgozása az ország jelentékeny részében oly nagy mérvben üzetik, hogy 58 törvényhatóság közül 46-nak a területén a községek családainak majd egész harmada foglalkozik ezen iparággal.

A »Központi házi ipar-egylet« szintén az ország egészére kívánt hatni, midőn Kubinyi Lajos igazgatónak az egyleti elnökség utmutatása szerint irt »Házi ipar« című könyvét a vallás- és közoktatásügyi ministeriumnak ajánlotta. (Megjelent a magy. kir. egyetemi nyomda útján 3 füzetben, 480 a szövegbe nyomott tanulságos fametszvénynyel 30 nagy nyolczadrét iven, finom velin papiroson — 3000 példányban, — és most is kapható füzetenként 1 frt 20 krjával.)

Ezen vállalatnál kapcsolatban keletkezett az egylet kiadásában a »Házi ipar Lapja«, mely az egyes iparágakhoz kellő ismereteket s műtétéleket részletesen hozta s az iparoság sikeresb terjesztése végett, az említett ministerium támogatása mellett 12,000 példányban nyomatva a »Néptanítók Lapja« mellékletét képezte és képezi most is, miután az egylet annak további kiadásától visszalépett.

b) Az ország központját s a központi megyét illetőleg: Váczon, a város és káptalan füzéseit kibérelvén, a Dunaparton m. e. 2000 frt befektetéssel egy »kosár- és műfonási tanműhelyt« állított 16—18 fi- és 10—12 leánynövendék számára, teljes felszereléssel. A tanoncok száma ez ideig csak 8—10 közt váltakozván, kiknek évi ipartermelésük m. e. 600 frtra ment, miután ezeknek is csak fele része volt rendes tanuló, Jagocsi Péterffy József ministeri biztos ur felkérte s megbízott a »benépesítés« eszközlésével, mit »bentartó« növendékek által remél elérni.

Ezen egylet főkép a helybeli, fővárosi érdekeket tartotta szem előtt midőn az »Orsz. nőipar-egylet« felső leányiskolájának munkatanító nők képezdéljévé alakításában segédkezett s a tanműhely számára két varrógépet és

egy értékes kötőgépet vett. A női munkák tanítása itt most már szép sikerrel folyik.

Továbbá a helybeli és országos érdekeket kapcsolatban igyekezett előmozdítani, midőn előbb a földmiv., ipar- és keresk. ministeriumot megkereste avégre, hogy az 1876. évi VI. t. cz. által szervezett közigazgatási bizottságokban juttassa kellő képviseltetésre a gazdasági érdekeket s közöttük az iparét és illetőleg a háziipart; azután pedig a »Hazai ipart pártoló és terjesztő egyesület« kezdeményezése folytán egy »Országos iparcsarnok« tervét elkészítette. Az említett ministerium, az 1878-ik évi 3626. sz. a. körrendelete immár reámutatott azon térre, melyen az autonóm igazgatás legnagyobb sikerrel működik. Az országos iparcsarnok létesítésének munkáit azonban megzavarták a közelebbi politikai események, melyek a közérdekeltségnek is más fordulatot adtak, mint mely az iparosság terjesztéséhez és fejlesztéséhez szükséges volna.

---

Átalában: a háziiparosság öntudatos és okszerű fejlesztésében az egyesületek ezideig összesen sem tettek annyit, mint egymaga a vallás- és közoktatásügyi ministerium, s a még mindig életképes házi iparágak ujja születését főképp a közoktatás útján a »nép-tanítók« erélye vívhatja ki. E mellett azonban óhajtanád, hogy a tervben levő országos iparcsarnok mielőbb létesülne, mert az iparosság legnagyobb mestere, legjobb vezetője és buzditója a »jó piac« — illetőleg az elárúsítás és azon tapasztalatok, melyek csakis az elárúsítás közben szerezhetők be.

KUBINYI LAJOS.

## A MAGYAR TUDOM. AKADÉMIA

NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISTIKAI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGÁNAK  
NYILVÁNOS ÉRTEKEZLETEI.

### Nyilvános értekezéslet jan. 30-án.

A január 30-án tartott nyilvános értekezleten, mely gróf Lónyay Menyhért elnöklete alatt tartatott meg, Galgóczy Károly olvasta fel azon érdekes értekezést a telepítés kérdéséről, amely jelen füzetünkben olvasható.

A felolvasás után élénk vita keletkezett:

Grf. Lónyay Menyhért elnök: Az értekezés érdekes folytatását képezi annak, a mi ezen tárgy körül e bizottságban már más alkalommal előadatott. Különösen becsesnek tartja a fontos kérdés tisztázására nézve a telepítések különféleségének történeti alapokon összeállítását, melynek bővebb megbeszélésére szokott mód szerint hozzászólásra hívja fel a tagokat.

Kerkápolyi Károly átalánosságban helyesnek tartja mindazt, mit értekező a telepítések sikerüléseinek feltételeire és eszközeire, valamint az akadályokra és hátrányokra nézve is példákkal világosítva kifejtett. Hasonló példákat ő is hozhat fel különösen a kincstári és polgárosított katona-végvidéki telepítések közül. Azonban ő azt véli, hogy a mit értekező a sikerülés feltételeire nézve előad, bár azokat ő is aláírja, csak másodrendű tényező. Ő első rendű tényezőnek, akár mezőgazdasági, akár iparos telepre nézve, a megélhetés és jövedelemszervezhetőség lehetőségét tartja. A hol ez elég mértékben megvan, ott a telepítés sikerül; hol nincs meg, ott hiába az erőltetés, ott a másodrendű feltételek megléte nem segít. Érte-

kező ezen elsőrendű feltételt csak röviden és mellékesen érinti. Ő pedig éppen ezt óhajtáná a különböző viszonyok közt a helyszinre alkalmazva látni. Máskülönbén tökéletesen elismervén az értekező által felfogott történelmi tanulmány becsét, — mint reánk nézve szintén igen tanulságosra, hivatkozik a régi görögök, aztán Anglia telepítési történelmére. Különösen a görögökről tudjuk, hogy az exfiliálást, a kitelepítést gyakorlották nagy mértékben és sok sikerrel: nagy városokból rajokat bocsátottak ki s ez által terjesztették az ugyanazon népfajt és népszellemet. Hazánkban szintén sok hely és sok indok van, mely ezen módozat felkarolását ajánlja.

Keleti Károly a gyakorlati kivitel szempontjából szól a kérdéshez. Ez irányban megkülönbözteti a mezőgazdasági és iparos telepeket. Nézete szerint iparos telepekre még több szükségünk van, mint mezőgazdaságiakra. De hogy ezek létesülhessenek, mindenekelőtt a birtokos osztálynál levő azon balbiedelmet kell legyőznünk, hogy a munkakéznek az ipar körül szaporítása, a mezőgazdaságtól vonja el a munkás erőt. A továbbira osztja Kerkápolyi nézetét, hogy a megélhetés és a keresetforrás biztosságán fekszik a fösúly. Azon történelmi kutatásnak ellenben, a melyet értekező a régi telepítések körül kifejt, ma már kevés horderőt tulajdoníthat; bármily tanulságosak legyenek azok a multa, megváltozott viszonyaink közt ma már nem alkalmazhatók. Neki különbeu átalános nézete az, hogy a tárgy oly fontos és oly nagyszerű, miszerint annak kiviteléhez fogni ismét csak nagyszerű eszközzel kell és lehet. Kielégítő pénzereővel rendelkező részvénytársaság volna erre legalkalmasabb. Csak ezen úton volna a telepítéseknek biztos eredményre szükséges terjedelem adható. Egyes apró telepítések czélra nem vezetnek. Egy nagy tökeereővel rendelkező részvénytársaságnak lehetne módjában a tömegesen létesített uj telepek részére mind a szükséges törvényes kedvezést megszerezni, mind a nélkülözhetlen keresetforrást megadni.

Korizmic s László köszönetet szavaz az értekezőnek általa közlött érdekes kifejtésekért és adatokért. Nem osztja Keleti nézetét, mintha ugy megváltoztak voltak viszonyaink, hogy a telepítések régi történetének már hasznát ne vehetnők; sőt ellenkezőleg igen hasznos anyag rejlik azokban. Mert



habár az urbéri szervezet, a melylyel értekező kimutatása szerint legtöbb sikerült telep jött létre, nem is alkalmazható többé: de van sok más ma is érvényesíthető és figyelmet érdemlő mozzanat. Máskülönben is azt tartja, hogy az akadémia bizottságának épen a minden oldalú elméleti megvitatás a feladata; a gyakorlati kivitel körül keveset tehet. A mire Keleti főkép czélozni látszik, a külföldi betelepítésektől ő sokat nem vár: de nagy tömegben nem is kívánja azokat. Lejárt az ideje, hogy országunk az effélékhez urbéri szervezettel vagy más módon ingyen földet adhasson. És ha elismeri is, hogy országunk átlagosan véve még nagy népszaporitást igényelne: de azt tartja, hogy közgazdaságunk már a népségnek jobb arányú megosztásával igen sokat nyerne. Erre kell tehát a fősúlyt fektetnünk. Ez okból helyesli Kerkápolyi nézetét az exfiliációra nézve, különösen az egy tömegben igen nagy népességű földmívelési községek körül. És a hol nagy telepítés nem történhetik, ő a kicsinek is becsét tulajdonít. Ez irányban figyelembe ajánlja a kertészközségeknek és a majorsági vagyis gazdasági munkástelepeknek értekező által is érintett viszonyát. Csak nem rég is igen jelentékeny volt ezek száma. Ujabb időben nagyon megfogytak, a gazdaság nagy kárára. És itt a törvényhozás követte el a nagy főhibát, oly intézkedéssel, mely nézete szerint a jövő telepítéseknek is legnagyobb akadálya. Érti azon törvényes intézkedést, mely szerint a telepes kényszerítve van bizonyos mennyiségű birtok örök megváltására, a telepítő pedig annak átengedésére. Ezen törvény idézte elő legtöbb kertészközség és majorsági munkástelep megszűnését. Ily beleavatkozás a magán birtokviszonyokba valóban kerülendő volna. Egyébiránt igen sok megvitatandó része volna még a kérdésnek. Hogy ezek minél nyomatékosabb megfejtést nyerhessenek, azon indítványt teszi szóló: törekedjék a bizottság annak kieszközlésére, hogy ezen kérdés az akadémia által, a tárgy fontosságának megfelelő díj mellett pályakérdésül tűzessék ki.

Galgóczy Károly Keleti Károlynak a gyakorlati fogantatást sürgető észrevételeire röviden megjegyzi, hogy az elméleti tudomány ő szerinte is csakugyan csak a gyakorlati alkalmazás által éri el valódi értékét. Mostani értekezésével ő

azonban a kérdésnek csak történelmi részét kívánta bevezetni, de ugyanitt szövegezte már a gyakorlati kivitel kérdését ezen irányban. Épen e célból látogatott meg egy pár legujabb telepítésű községet a helyszínén; azután érintkezett új telepítésre alkalmas helyekkel. Pestmegyében most is épen két ily új telep van ismét keletkezőben; egyik Jász-Kocsér, másik Lajos-Mizse, hol a beltelkek már kiszakaszozvák. Kilátásban áll Nagy-Kőrös részéről Pótharaszttján, Kecskemét részéről Szentkirályon hasonló alakítás, mihelyt az érdekeket minden irányban kielégítő alkalmas mód találtathatik fel.

Gróf Lónyay Menyhért elnök szívesen követné Korizmicsot a törvényhozás útján teendők megvitatására, mert hogy célzt érjünk, ott is lényeges teendők volnának. Azonban többször is fog még e fontos kérdés a bizottság elé kerülni, s az idő előhaladottsága miatt csak egy igen rövid észrevételre szorítkozik. Arra nevesetesen, hogy az ő meggyőződése szerint külföldről nemcsak népelem, de pénz is kinálkozik e célra; csak megfelelő törvényes intézkedésünk legyen. Több ízben kapott már ő idevonatkozó tudakozást, jelesen legközelebb egy tekintélyes hollandi egyéntől. Utána kérdezvén a hollandi consulatusnál, meggyőződött, hogy az illető mind állásilag, mind vagyoniilag igen figyelmet érdemlő egyéniség. Ismeri hazánkat, s kérdései nagyon érdekesek. Azt kérdi főkép, hogy mily kedvezéseket és előnyöket nyujt Magyarország a települőknek; rámutat, hogy mily mértékben megyen a kitelepülés Amerikába, holott ott az új települők viszonya korántsem valami kedvező. Különösen ki vannak azok téve az anyagi kizsákmányoltatásnak. Hanem a főelőny, a mi a vonzást gyakorolja, abban áll, hogy a megtelepülő azonnal a polgári szabadság részese lesz, egészen állampolgárnak tekintetvén. Folytatólagos kérdése különösen a katonakötelezettség alkalmazásáról szól. Szóló egyedül az 1868-dik törvényre utalással felelhetett neki, mely szerint az 50 családon alól települők 3, az 50 családon felüliek 6 évi adómentességben részesülnek. Azt látja azonban, hogy ezen, különben átalánosságban szóló kedvezés nem elég. Ha külföldi értékes telepet akarunk nyerni, mindenek előtt a katonakötelezettség alóli mentesség engedendő meg, legalább a még nem az országban szü-

letettek nézve. Egyébiránt a mostani vitatkozás eredményekép azt mondja ki határozatul, hogy a bizottság indítványozza az akadémiánál ezen kérdés megoldására egy pályadij kitűzését, melyre remélhetőleg rövid időn alkalom nyílik, két pályadij is fogván nemzetgazdasági kérdésekre vonatkozólag rendelkezés alá kerülni.

Ezzel a gyűlés  $7\frac{1}{4}$  órakor befejeztetett.

---

## VEGYESEK.

---

Az italmérési jog mint új állambevételi jog. Intézményeink közt alig van egy, mely kevésbé illenék jelen állami életünk keretébe, mint az érvényben levő italmérési jog és annak gyakorlata. Elmult idők és rendszer maradványa az, melyen úgy szólván minden újabb év új rést tör, mi által az mindinkább bizonytalan értékűvé válik mai birtokosaira nézve, kik ekkép megrövidítettnek a nélkül, hogy e körülményből az államra vagy a közügyre haszon háramlanék.

Az intézmény alapjában nem más, mint egy neme az ital-fogyasztási adónak, melynek jövedelmét nem az állam, hanem magánjogszerűleg egyesek élvezik, kik viselik egyszersmind a jog gyakorlatával járó terheket is.

Az államkormány már évek előtt célba vette a szóban levő jog alakítását, s hogy a jó szándék mind ez ideig nem valósult, annak oka több körülményben rejlik, többek közt pedig abban, hogy annak átalakításánál első sorban szabadsági és egyenlőségi elméletek vétettek kiinduláspontul, mi az állam részéről anyagi áldozatokat feltételezett, vagy következményeiben fajult félszegséggé s ekkép mai pénzügyi viszonyaink közt úgy szólván valósíthatlanná vált az átalakulás.

Más kiinduláspont alkalmasint más eredményre vezetend s e kiinduláspont józanul alig lehet más, mint egyrésről a tulajdonjog sérthetlensége, más részről pedig általában az állam-élet, különösen pedig anyagi viszonyaink parancsszava.

Felesleges lenne e helyen az italmérési jog történetének taglalásába bocsátkozni. Mint korlátlan adásvevés tárgya s annak következtében mint szerzett vagyon elveszté az idők folytán kiváltságos természetét s ugyszólván a szabad magánvagyon egy nemévé vált. Azonban a szerzett jog sérthetlenségével

szemben érvényesülnek mai államéletünk követelményei, melyekkel alig egyeztethető össze, hogy az állam lakosai egyesek érdekében adóztassanak meg. Valamint csak a rendes államélet igényeinek mellőzésével állhat fel soká oly intézmény, melyen minden újabb fejlődési mozzanat új rést tör, mi által mind bizonytalanabb értékűvé válik a jogosultak vagyona, nem az adózók, hanem egyes üzérek javára.

Hanem minden elvi indokoknál határozottabban és több joggal lépnek előtérbe tényleges anyagi és pénzügyi viszonyaink követelményei, melyekkel szemben semmikép sem indokolható, hogy egy oly bő bevételi forrás, mint az italfogyasztási adó, ugyszólván kizsákmányolatlanul hever egyesek kezei közt, míg az állam jelenlegi adóit oly magas fokra kénytelen emelni, hogy azok a jövedelemből többé nem fedezhetők s ekkép mellőzhetlenül magát a tőkét és az adóalapot apasztják.

Ily körülmények közt szó sem lehet arról, hogy az italmérési jog megváltás útján a jelenlegi jogosultakról a községre ruháztassék s az mint gondolat is oly félszeg, hogy ebbeli állításunk indokolásául nem vélünk szükségesnek több szót pazarolni. Ennélfogva közvetlenül elmondhatjuk, minek kell észszerűleg történnie s mi nem lehet más, mint az, hogy a jogosultak pénzbeli jövedelmeinek biztosítása mellett átvétetik az italmérési jog az állam által s mint adóbevételi forrás kizsákmányoltatik annyira, mennyire józanul lehetséges.

Fő kérdés mindenekelőtt, mikép biztosíthatassanak a jogosultak jövedelmei, miután csak e kérdés szerencsés megoldása mellett válhatik az átalakulás mindkét fél előnyére.

A tényleges jogosultak által élvezett jövedelmek pontos meghatározása nem ütközend legyőzhetlen akadályokba s e tekintetben legfeljebb az jegyzendő meg, hogy mi sem lenne helytelenebb, mintha az állam netalán álutokon haladva törekednék a jogosultak kijátszására, midőn hatalmában áll a tényleges és megelőző bevételek, valamint a bevételekkel járó, illetőleg a jog gyakorlata által feltételezett terhek pontos megállapítása és számbavétele által mindkét fél méltányos igényeinek eleget tenni.

A jogosultak átlagos jövedelmei megállapíttatván, az állam különösen két módon biztosíthatja azok élvezetében az illetőket.

Rendes viszonyok közt a jogosultak rendes szabadforgalmú állami kötelezvények kiszolgáltatása által lennének kárpótolandók, úgy mint az legközelebb a szőlődézsma megváltása alkalmával történt. Azonban a mai pénzügyi viszonyok mellett valószínű, hogy a pénzpiacra kerülven a kötelezvények nagy halmaza, nem csak ezek, hanem a többi állami értékpapírok árfolyama is alászállana, mi nem kevésbé lenne hátrányos az államra mint a jogosultakra, illetőleg kárpótoltakra nézve. Ugyanis miután kétségtelen, hogy a kötelezvények birtokosainak többsége igyekeznék azokon túladni, tévedés lenne azon hiedelem, hogy a kötelezvények ára rendkívüli körülményektől eltekintve túlnyomólag hasznos gazdasági befektetésekre fordíthatnák.

Az épen elősorolt hátrányok némileg talán úgy lennének mellőzhetők, ha az állam nem szolgáltatna ki azonnal szabadforgalmú kötelezvényeket a megváltandó összeg teljes erejéig, hanem esetleg fokozatosan történvén a kárpótolandók végkielégítése, egyelőre mintegy az italmérési jog kezelését venné át s a bevételből mindenekelőtt a jogosultak igényeit, vagyis azon összeget fedezné, mely az italmérési jog évi haszonvételekép a jogosultak javára megelőzőleg megállapított. Ez eljárás követtetvén rövid ideig, míg a teljes rendszabály végrehajtására szükséges idő szempontjából s úgy az állam, valamint a jelenlegi jogosultak érdekében czélszerűnek látszanék, az italmérési jogot a végleges állami kötelezvények teljes kiszolgáltatása, vagyis a jogosultak végleges kárpótlása után az állam kizárólagos tulajdonául nyilvánítaná.

Alig szükséges mondanunk, hogy mi sem áll annak útjában, miszerint a kezelés mondott átvételével kapcsolatban, azonnal oly intézkedések léptessenek életbe, melyek által az italmérési jog, vagyis lényegileg italfogyasztási adó czimén minél magasabb adóbevétel biztosíthatnák az állam számára, miután a rendezés ily módon válik állami szempontból teljesen indokolttá és ckkép úgy az állam, mint a jogosultak érdekében lehetségessé.

A mondottak nyomán azon további kérdés merül fel, mikép alakíttassék és kezeltessék az állam által az előállandó italfogyasztási adó úgy, hogy az a kárpótoltaknak, illetőleg

kötvénybirtokosoknak fizetendő kamatok fedezetén felül megfelelő adóbevételi többletet szolgáltatasson.

Megemlítendő mindenekelőtt, hogy ekkép az italfogyasztási adók két párhuzamos alakban állanak fenn, mint azok, ha nem is alakilag, de lényegileg ma is fennállnak, miután mint mondók, a jelenlegi italmérési jog hatásában nem más, mint az italfogyasztási adó egy neme s azzal párhuzamban jelenleg is fennállnak a szesz-, sör- és borfogyasztási állami adók.

Tehát tulajdonkép a célzott megváltás által az állam kezében egyesítenék az italfogyasztási adók minden neme, mint az például Franciaországban egyesítve van, hol az ugynevezett bor forgalmi adó mellett párhuzamban némileg kiegészítésül fennáll a kicsiben történő italelárúsításra, illetőleg italfogyasztásra szabott adó.

Nem lehetlenek s képzelhetők oly körülmények, melyek közt az államra nézve egyelőre célszerű lenne az eddigi jogosultak által követett kezelési eljárást folytatni, vagyis az italmérési jogot bérlők által gyakoroltatni; különben ez nem azon kezelési mód, a mely célzataink és feltevéseinknek, valamint az állam és fogyasztók érdekeinek leginkább megfelel. S bár sajátos hazai viszonyaink különös figyelmet érdemelnek és sok kezelési mód képzelhető, általában pedig nem vagyunk elvont utánzások barátja, mindazonáltal határozott meggyőződésünk, hogy mielőtt valamely új kezelési módot léptetnénk életbe, célszerű lesz a Franciaországban fennálló italforgalmi és fogyasztási adók rendszerét tüzetes tanulmány tárgyává tenni, miután állampénzügyi szempontból s az adóbevétel magasságát illetőleg e rendszer, különösen pedig annak a borfogyasztást illető része méltán példányképpül szolgálhat. És a kérdés, mely e szerint kiváló megfontolást érdemel, tulajdonképen az, hogy mennyiben lennének körülbelől francia minta nyomán az ugynevezett borforgalmi adó s az elárúsítási árak bizonyos meghatározott százalékát képző borfogyasztási adó, valamint ez utóbbinak mintája szerint a kicsiben történő elárúsításra szabott többi italfogyasztási adók sajátos politikai, anyagi és pénzügyi viszonyaink keretébe beilleszthetők.

Részletek taglalása kívül esik ez értekezés határán s ekkép legfeljebb azt véljük megemlítendőnek, hogy politikai szem-

pontból kiindulva, alig áll legyőzhetlen akadály a kérdéses átalakulás útjában. A közönség nem láthat abban új terheltetést, miután az lényegileg csak a létezők új csoportosulása s azok egyrészének módosítványa leend, általában pedig alig tartalmazand nagyobb terheltetést, mint tartalmaznak a jelenleg fennálló szesz-, sör- és borfogyasztási adók, kapcsolatban az italmérési jog jelenlegi alakzatával. Sőt az ajánlott rendszer előnyei feltűnők ugy a fogyasztó közönség, mint az összesség szempontjából. A jelenlegi italmérési jog alakja egyedárúság, melynek hátrányai körülményeink közepett s a tárgy természeténél fogva kiváló mérvben nyilvánulnak. Ugyanis miután községenként rendesen csak egy vagy kis számú bérlő van jogosítva italt mérni, ki van zárva ugyszólván minden verseny s az italárak az általános forgalom törvényein kívül állván, községenként a jogosultak és bérlők önkénye szerint alakulnak. Hiányzik az illő arány a fogyasztók fizetésekéssége s a fogyasztási cikkek minősége, valamint az italárak magassága közt a nélkül, hogy e körülményből a jogosultakra előny háramlanék. A fogyasztók zöme a viszonyok természeténél fogva helyben kénytelen igényeit kielégíteni s nincs választása. A jogosult tulajdonos nem véli különösen érdekében állónak rendes elárusítási helyiségeket állítani, miután azok a vándorló bérlők kezei alatt mulhatlanul elpusztulnak. A bérlők végül zsarolják a jogosult tulajdonosokat ép ugy, mint a fogyasztókat s mindenekelőtt érdekükben áll a bérletévek rövid tartama alatt kitelhetőleg zsarolni és azután továbbállani. E bérlők rendetlen romlott levegőjű helyiségeikben veszedelmes fekélyek, melyektől tisztességes ember undorodik s e körülmény hazánkban az utazást ugyszólván lehetlenné teszi külföldiekre s végtelenül fárasztóvá önmagunkra nézve. Az egyszerű földmives elpusztul, ha e fekélyekkel szorosabb érintkezésbe lép s így enyészik és korcsosul becsületes ép test és lélekkel megáldott földmívelő osztályunk. A pusztulást több körülmény okozza, de a fő emeltyük tulajdonképen a korcsmák, melyek bérletére nem vállalkozik szívesen rendet és csint szerető tisztességes ember, hanem rendesen csak a népség salakja, mely kész rontani, zsarolni és mindent veszteni vagy sokat nyerni s mely el van reá készülve, hogy a bérletévek leteltével tovább dobátik.



Egészen másképp alakulnak a viszonyok, ha az ajánlott rendszer életbe lép. Az egyedáruság jelenlegi hátrányos alakja előnyös változást szenved s az italmérés ugyyszólván szabad iparüzés és verseny tárgyává válik, mi által az ital minősége arányba jő annak árával s a fogyasztó közönség igényeivel. Az italmérést ugyyszólván mindenki véletlen esélyektől és szeszélyektől függetlenül gyakorolhatja, ha a szükséges helyiségek felett rendelkezik s esetleg az italárak bizonyos százalékát képző állami fogyasztási adó biztosítása céljából előszabott rendszabályoknak magát pontosan aláveti. Az üzlet birtokosa saját érdekében állónak találandja helyiségeit rendben tartani s a közönség igényeinek kitelhetőleg megfelelni, mit annál könnyebben tehet, mert ekkép tágabb körre terjed a fogyasztás és mert általában megszűnt a risico, mely a jelenlegi bérlőket a bérletidő bizonytalanságánál és rövidségénél, valamint a bérösszeg aránytalanságánál és merevségénél fogva oly súlyosan terheli. Vagyis, tehát az előadottakat rövid mondatba foglalva, az italmérés megszűnik nem tisztességes foglalkozás lenni s eltűnik egy fekély.

Az átalakulás útjában nem áll akadály a fennálló államjogi kapcsolat szempontjából sem, miután a szorosabb értelemben vett, vagyis az italmérésre rótt italfogyasztási adó lényegileg ma is fennáll az italmérési jog jelenlegi alakjában a nélkül, hogy tekintetbe lett volna véve, fennáll-e hasonló intézmény Ausztriában vagy nem. S a szóban lévő adó közvetlen hatása annyira összeesik a törvény által célzott és kijelölt terület határaival, hogy teljesen felesleges lenne a két szövetséges államban annak fennállását a hasonlatosság, vagy épen azonoság feltételeihez kötni. Mennyiben pedig a jelenleg fennálló állami italfogyasztási adók némi csekély módosítást igényelnének, annak útjába bizonyynyal nem gördítene Ausztria akadályt.

Mint az elmondottakból következtethető, meggyőződésünk, hogy a célzott átalakulás a jelenlegi jogosultaknak is érdekében áll s ebbeli állításunkat röviden indokolandónak véljük.

Nem törekszünk a jövőt sötét színben látni s bár az állami élet követelményei és némely intézkedések folytán a jogosultak már is sok sérelmet szenvedtek, mindazonáltal meg vagyunk győződve, vagy legalább reméljük, hogy a nemzet és kormánya

folyvást eltalálándják a helyes középutat, egyrészt az állami érdekek, különösen pedig a szabad fejlődés igényei, másrészt a magánérdek és a tulajdonjog sérthetlenségének követelményei közt. Hanem képzelhető állami életünkben oly fordulat is, mely az utóbbi érdekeket kevés kiméletben részesítendi, miután különösen az anyagi szükség oly hatalmas tényező, melynek benyomása alatt sok valószínűtlenség történhet. Tagadhatlan továbbá, hogy eltekintve némely kivételes körülményektől, a jogosultak illető pénzjövödelmei lassú, de többé-kevésbé folytonos emelkedést tanusítanak, mi különösen a pénzérték folytonos lassú viszonylagos csökkenésével szemben illetőleg méltányolandó. Valamint tény az is, hogy a megváltás folytán esetleg kiszolgáltatandó állami kötelezvények a névleges érték és árfolyam közt nyilvánuló nagy különbség folytán csak veszteséggel tehetők pénzzé. Azonban a józan gazdaság szempontjából mind e körülmények kielégítőleg ellensúlyozvák az összességre s ekkép közvetve minden egyesre háramló általános előnyök által. Valamint ellensúlyul szolgálnak azon terhek, melyek az italmérési jog gyakorlatával járván, koronként rohamosan nehezülnek a jogosultakra s a jövedelmet gyakran elnyelik. Végül pedig különös figyelmet érdemel a jogosultak szempontjából azon körülmény is, hogy a megváltás folytán keletkezett vagyon, vagyis az illető állami kötelezvények biztossága kevésbé fenyegettetik az eszmék változó áramlata, az államélet rohamos nyilvánulásai s az anyagi szükség parancsszava által, miután a kedvezőtlen áramlat alig irányuland különösen csak némely állami kötelezvények birtokosai ellen, hanem esetleg szükség-szerűleg az állam összes hitelezőire kiterjed s ekkép a célzott átalakulás folytán kiszolgáltatott állami kötelezvények birtokosai, érdekeik védelme közepett, az állam összes hitelezőinek támogatására számíthatnak. Ellenben, ha az átalakulás meg nem történik, a jelenlegi italmérési jog ellen esetleg irányuló áramlat elszigetelt állásban találándja a jogosultakat s a feltételezett erőszakos eljárás épen érdekében álland az állami hitelezőknek, kik az ellenséges mozgalom élére állva könnyen kieszközlik a kül- és belföld helybenhagyását az erőszakos rendszabály számára.

Különben egyszersmind megengedhetőnek véljük e helyen

mintegy záradékul a figyelmet egy oly tárgy felé fordítani, mely bár a főtárgy szabta határokon némileg kívül esik, mind a mellett azzal némi összefüggésbe hozható.

Az ingatlan államjavak jövője sok vita tárgyául szolgált a nélkül, hogy az különös gyakorlati eredményekre vezetett volna. Azonban egy lényeges kérdést illetőleg megállapodás jött létre. Ugyanis az államerdők jövője elválasztatott a tulajdonképeni mezőgazdasági ingatlan területek sorsától, s míg amazok elárúsítása helyeslésre nem talált, és többé józanul szóba sem jöhet, úgy másrésről a szűkebb értelemben vett mezőgazdasági uradalmakra nézve az elárúsítás czélszerűnek, vagy legalább megengedhetőnek nyilvánított s annak választását nem elvi, hanem csak mulandó gyakorlati akadályok hátráltatják.

Elvont szempontból mi sem lenne könnyebb, mint a kérdéses mezőgazdasági uradalmakat fizetőképes külföldieknek eladni, vagy azokra külföldi földművelőket telepíteni, miután belföldi vevőkre egyelőre, körülményeink közt, alig lehet számolni. Azonban kérdés, találkoznak-e esetleg általában fizetőképes vevők kellő számban s feltéve, hogy azok nem fognak hiányozni, mely kormány merné ily módon hazánkban épen jelenleg a hazafiatlan idegen elemek számát és hatalmát szaporítani s az államfenntartó nemzet erejét ellensúlyozni.

Azonban másképp áll a dolog, ha a hazai birtokos osztály valamikép nagyobb mennyiségű tőkepenz birtokába jut s képessé válik földbirtok vásárlására. E feltevés pedig körülbelül valósul az italmérési jog esetleges megváltása által, ha az többé-kevésbé kapcsolatba hozatik a kérdéses államjavak eladásával. Míg különben, ha földbirtok vásárlására különösen kedvező alkalom nem nyílik, a váltságtőke alig fordíthatnák a mezőgazdaság belterjes fejlesztésére, minek valósulásához nemcsak elégséges mennyiségű tőke, hanem egyszersmind az általános közgazdasági és politikai, valamint művelődési viszonyok megfelelő állapota és fejlődés foka igényeltetik.

A felvetett eszme nyomán, államjavak vásárlása alkalmával a kötelezvények névleges érték szerint lennének az állam által elfogadandók, mi emelné azok árfolyamát s a tulajdonosokat államjavak vásárlására utalná. E rendszabály megfelelne

végeredményében az állam érdekeinek, valamint a méltányosság követelményeinek is a kárpótoltakkal szemben. Magától értetvén különben, hogy az államjavak eladásának sorrendje és módozatai a célnak megfelelőleg lennének szabályozandók, míg másrésről a szóban lévő rendszabály nem váгна utjába szükségkép azon kérdés eldöntésének, hogy a kibocsátandó állami kötelezvények által képviselt adósság miképpen az állam által esetleg egyuttal más módon is törleszthető.

Az állam ekkép rosszul jövedelmező államjavak helyett jól jövedelmező kötelezvények birtokába jutna s szabadságában állana azokat pénzzé tenni, vagy annak kamataival törleszteni és másnemű igényeket fedezni.

Vagyis tehát az italmérési jog jelenlegi birtokosai az államnak adnák azt, mi első sorban az államot illeti s mintegy cserébe vennék az államtól azt, mi kevésbé illik az állami igazgatás mai keretébe. A csere ellen elméleti szempontból alig tehető kifogás s lehet, hogy gyakorlati szempontból sem áll annak útjában legyőzhetlen akadály. Felvetettük a kérdést, melyet kevésbbé elvont szempontból kimerítőbben tárgyalni ez értekezés számára jelölt korlátokon belől s kellő adatok hiányában alig lehet. Egyelőre szóljanak hozzá, ha érdemes, mások is, kik az adatok és részletek ismeretében jártasak.

*Fáy Béla.*

**A tervezett szamosvölgyi vasút létesítése érdekében történt előmunkálatokról.** (Ismerteti Wass Imre titkár Nemzetgazdasátiilag fontos és érdekes jelenségnek tartjuk, hogy újabb időben oly vasutak építésének eszméje is kezd nagyobb körökben érdekeltségre találni, sőt testet is ölteni, melyek nem az állam nyújtotta évi segélyezésben (állami kamatbiztosításban) keresik életrevalóságuk, illetve létezhetőségük alapját, hanem saját jövedelmezőségükben: önmagukban!

Ez nagy szó, ha figyelembe vesszük, hogy újabb vasutaink közül, (pedig némelyikök már 10 éven túl áll fenn), még egy sem jutott ki az állambiztosításból, s így még egy sem bizonyította be közülök, hogy saját lábán is meg tud állni.

Sőt joggal kétséges mosolylyal fogadhatnák bevezető

sorainkat is, ha nem volnánk abban a szerencsés helyzetben, hogy tényekkel indokolhassuk állításunkat.

Biztosított vasutaink még ma is csak az állam által nyújtott mankó (a kamatgarantia) segélyével bírnak járni; ennek fő és talán mondhatnók legfőbb oka: a drága építés és felszerelés, a túlságos nagy tőkebefektetés. Világos tehát, hogy egy önmagára, saját jövedelmezőségére utalt vasutnak első főkelléke az olcsó építés és felszerelés.

Biztosított vasutaink csekély jövedelmezőségének — az aránytalanul nagy tőke szükségképen igen terhes kamatoztatásától s törlesztésétől eltekintve — második oka pedig a drága üzletszervezet.

A saját jövedelmezőségére támaszkodni akaró vasutnak tehát másod sorban arra kell szemmel lenni, hogy a lehető legolcsóbb, tehát legegyszerűbb üzletszervezetet alkalmazza.

Az olcsó építést illetőleg megjegyezzük, hogy ez tulajdonképpen viszonylagos fogalom; mert hiszen a jelenlegi drága rendszerű pályák közt is vannak életképes, tehát a viszonyokhoz mérten olcsó vasutak. Mi olcsón épített vasut alatt azt akarjuk érteni, ha bizonyos vasut építése és felszerelése a bekövetkezendő forgalmi igények teljes kielégítése mellett a lehető legkevesebb tőkét kívánja, és pedig nem többet, mint a mennyit a bekövetkezendő forgalmi viszonyok meggyőzéséből keletkezett üzleteredmény kellőleg jövedelmeztetni (és törlesztetni) képes.

Igy fogva fel a dolgot, indokolva találjuk az első rangú, vagy az ezeknél olcsóbb másodrangú szabványos pályák költséges építését, ha világforgalmat vannak hivatva közvetíteni, vagy még akkor is, ha hadászati szempontok a mérvadók, — de nem találnók indokolva, ha helyi érdekű pályáknál is oly költséges rendszerek vétetnének irányadóul.

Szerény nézetünk szerint helyi érdekű pályáknál legajánlatosabbaknak a keskeny vágányú vasutak rendszerei mutatkoznak, mint a melyek fentebbi értelemben legolcsóbbak.

Ha e nézetünk ellenére kénytelenek vagyunk a szabványos

vágányú másodrangú vasutak rendszerének is szószólóivá szegődni, úgy ennek oka az arad-körösvölgyi vasut.

Egy széles (szabványos) vágányú vasut bárolcsó berendezéssel, állami biztosítás nélkül, egyedül a helyi érdekeltségek támogatása mellett építve, — ez majdnem hihetetlennek látszik! És mégis megtörtént.

Ha felvesszük, hogy tapasztalat szerint egy szabványos vágányú vasut tényleges építési költsége (a szerint a mint sík vagy hegyi pályáról van szó) 360,000—650,000 frtba, egy keskeny vágányú (1·0 méteres 203,600—355,200 frtba,\*) egy a keskeny vágányú vasutakkal hasonló feltételek alatt épülő széles vágányú pálya 272,600—513,700 frtba kerülnek mértföldenkint,\*) méltán feltűnőnek kell mondanunk, hogy az arad-körösvölgyi vasut mfdenkint tényleg csak 114,177 frt 55 krba került.\*\*)

Ez oly eredmény, mely a legszigorúbb szakembert is meglepi, és óriási szemrehányás egyuttal a mi elmúlt költséges vasut-építkezési korszakunkra.

Érdekesnek véljük e helyt még megjegyezni, hogy az északkeleti vasut nyiregyháza-unghvári másodrangú szabványos vágányú vonala mértföldenkint 400,000 frt névleges értékbe került, vagyis hozzávetőlegesen tényleges értékben 320,000 frtba.

Ha az arad-körösvölgyi vasut fentemlitett költségadatát ezzel összehasonlítjuk, azon joggal feltűnő eredményre jutunk, hogy az arad-körösvölgyi vasut építése 64·32<sup>0</sup>/<sub>100</sub> megtakarítást mutat. E jelentékeny megtakarítás még akkor is 58<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>100</sub>-al adódik, ha az arad-körösvölgyi vasutnál további beruházásokra s a forgalmi eszközök szaporítására fordított közel 120,000 frtot (mfdenkint 14,636 frtot) és az ezenkívül az anyagszer, leltár és pénztárkészletben fekvő, közel 33,500 frtot (mfdenkint 4085 frtot) is kellő figyelembe vesszük.

Lássuk már most, hogy az arad-körösvölgyi vasut építésére fordított tőkének mily kamatozást nyújt az üzlet.

Az 1877. évi üzleti tiszta jövedelem volt összesen 40,714 frt

---

\*) L. Landau és Walther leírását az európai fontosabb helyi érdekű rendes és keskeny nyomú vasutakról.

\*\* L. Arad-körösvölgyi vasut üzletjelentését 1877-ről.

38 kr., tehát mindenki 4965 frt 17 kr., azaz: a fentebbi tényleges építési tőke 4·35<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a. Ezen eredmény még akkor is jelentékeny, ha a szinte említett beruházási és üzleti tőkéket is számba vesszük, mert akkor is még 3·74<sup>0</sup>/<sub>0</sub> kamatozás áll elő, és pedig jelentékeny azért, mert az építési tőkének egy jó része természetbeni szolgáltatások s több évre terjedő olcsó kölcsönök útján fedeztetvén, az még nincs teljesen elhelyezve, és így a kamatozandó tőke is jóval csekélyebb, minél fogva a kamatozás adata tényleg sokkal magasabb, mint az általunk kiszámított.

Mondottuk volt, hogy a saját jövedelmezőségükre támaszkodó vasutaknak az olcsó tőkén kívül másod sorban egyszerű, tehát olcsó üzletszervezetre kell törekedni.

Legyen szabad itt ismét az arad-körösvölgyi vasut üzlet-eredményeit idézni.

E vasut 1877. évi üzleteredményei voltak:

Összes bevételek . . . . . 112,945 frt 75 kr.

Összes kiadások . . . . . 72,231 » 37 »

azaz: a kiadások a bevételeknek . . . . . 63·95<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át emésztették fel.

Ezen eredmény első tekintetre igen kedvezőtlen, de ha tudjuk, hogy a 63·95<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ból 12·5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> esik magára az aradi közös pályaudvarra, s hogy az üzlet első éveiben az arány rendesen kedvezőtlen, továbbá ha figyelembe vesszük, hogy ily kis 8·2 mfdnyi vasutnál a százalékarány mindig kedvezőtlenebb, mint hosszú, nagy vasutaknál, teljesen meg lehetünk elégedve.

Szükségesnek tartottuk e hosszú, habár igen hézagos bevezetést egyrészt azért, hogy elfoglalt álláspontunkra vethessünk világot, másrészt pedig azért, hogy a következőkben előadott fejtegetéseinkhez némi összehasonlító, illetve előkészítő bírálat; alapokat nyújthassunk. — De szükségesnek tartottuk különösen az arad-körösvölgyi vasut viszonyainál való időzést, már csak azért is, mert a szamosvölgyi vasut létesítésének eszméje az arad-körösvölgyi vasut sikerében gyökerezik.

Térjünk már most át ismertetésünk tárgyára: »A tervezett szamosvölgyi vasut létesítése érdekében történt előmunkálatokról« czim alatt Vass Imre titkár által kiadott munkára. — Mielőtt azonban ezt tennők, kénytelenek vagyunk még azon talán felesleges megjegyzést tenni, hogy miután a szamosvölgyi vasut

még csak »tervezett« vasút, írói tisztünk is inkább az ismertetés, mint a szakszerű bírálat szempontjához kényszerít hajlani. — Nem fogjuk azonban elmulasztani helylyel-közzel bíráló észrevételekkel is fűszerezni az ismertetést.

A »Szamosvölgyi vasút« a m. kir. államvasutak keleti vonalának »Apahida« állomásától (miért nem Kolozsvártól?) kiágazólag az Apahidától Szamosújváron át Deésig vonuló Szamosvölgyet fogja átszelni 6 mfd = 45,2 kilométer közelítőleges hosszúságban.

A kezdeményező br. Bánffy Dezső főispán úr, ki mint az előmunkálatok engedményese, a vasút létesítése érdekében szükséges előmunkálatokat megtétetvén, f. évi oct. 5-én egy lelkes felhívást bocsátott ki a vidék érdekeltjeihez, melyben különösen hivatkozva az arad-körösvölgyi vasútra, és a szóban forgó vonal viszonyai tekintetében tett előmunkálatokra, a vasút építését ajánlja.

Ezen felhívás közlésével kezdi az általunk ismertetendő mű.

Majd áttér az első értekezlet jegyzőkönyvének közlésére, melyből röviden a következőket említhetjük.

Miután az értekezletet összehívó főispán úr tüzetes indokolással kísért tervét, melyben különösen a vasút által átszelt s érdekelt vidék lakosainak számát és a vasút forgalmára vonatkozó iparviszonyokat hangsúlyozza, előadta volna, felolvastatja Rosenfeld Zsigmondnak az arad-körösvölgyi vasútnál is sikerrel közreműködött főmérnök urnak levél alakjában bemutatott költségvetési tervezetét.

Ezen tervezet szerint a kérdéses vonalnak az arad-körösvölgyi vasút példájára való kiépítése 720,000 frt, azaz mértöldenkint 120,000 frt tényleges költséget igényelne.

Nem lesz talán érdektelen e költségvetés főbb részleteit is felsorolni:

I. Kezelési költségek . . . . .	20,000 frt
II. Kisajátítás . . . . .	32,000 »
III. Alépitmény . . . . .	78,938 »
IV. Felépitmény . . . . .	438,160 »
V. Magas építmény . . . . .	42,350 »
VI. Pálya elzárás . . . . .	1,000 »



VII. Pályajelzők . . . . .	1,900	frt
VIII. Forgalmi eszközök . . . . .	80,800	»
IX. 2 vizállomáskút . . . . .	3,000	»
X. Előre nem látott esetekre . . . .	21,852	»
<hr/>		
Összesen		720,000
		frt.

A mérnöki előterjesztés elhangzása után az értekezlet rövid eszmecsere után kimondja a vasútépítésének elvi szükségességét, és az előmunkálatokat folytattatni határozza. Végül a vasút kiépítését czélzó további teendőkre nézve egy 42 tagból álló javaslat-készítő bizottságot választ stb.

Mielőtt a mű további ismertetését folytatnám, legyen szabad fentebbi költségvetéshez néhány megjegyzést csatolni.

ad II. Kisajátítás. Tekintettel arra, hogy az arad-körösvölgyi vasútnál, mely tudtunkkal jobb minőségű földeket szel át, kisajátításra 8½ mfdl után csak 41,000 frt esett kereken, az előirányzott 32,000 frtot kissé magasnak tartjuk.

ad III. Alépitmény. Az előirányzatot szinte kissé magasnak tartjuk, mert az arad-körösvölgyi csak 69,260 frt összköltséget mutatki e czimen, azaz: míg a szamosvölgyi vasútnál mfdenkint 13,156 frt, illetve, a hidak és átereszek nagyobb száma után felvett többköltségnek levonásával: 11,556 forint, addig az arad-körösvölgyinél 8446 frt, tehát mfdenkint 3110 frttal kevesebb esik.

Egyébiránt feltesszük, hogy ezen különbözet nagyobb földmunkákból ered.

ad IV. Felépitmény. Ezen czim előirányzatát illetőleg csak azt kívánjuk kiemelni, hogy a jelenlegi vas- és sínárak (pl. 1 tonna új vas-sín 100—110 frt szállítás nélkül) mellett jelentékeny megtakarítás helyezhető kilátásba.

ad V. Magas építmény. Soknak tartjuk a felvett összeget, mert épen e czimnél lehet eleinte a legjobban takarékoskodni; az arad-körösvölgyi első izben csak 45,500 frtot adott ki.

ad VIII. Forgalmi eszközök. Az előirányzott 3 db. II. oszt. mozdony nézetünk szerint csak kezdetben lesz elég, s nemsokára, feltéve, hogy a vonatok csak nappal közlekednek,

majd legalább még 1 darabbal lesz szaporítandó. A 20 darab teherkocsi nagyon kevés, mert mindenki csak  $3\frac{1}{3}$  db. esik.

Feltűnő, hogy személykocsik nincsenek praeliminálva, miből azt lehetne következtetnünk, hogy csak teherforgalmú pálya építéséről van szó (pedig ez nem áll), ha csak a X. alatt »Előre nem látott esetekre« előírányzott 21,852 frt nem nyújt rájuk fedezetet.

Egyáltalában az egész előírányzat leggyengébb oldalát ez a rovat képezi. Lehet ugyan az is, hogy — ami ki nem vehető — az új társulat úgy a személy, mint a teherforgalmat kölcsönkocsikkal szándékozik eszközölni, ez azonban igen költséges eljárás. Ha e szándék valószínűsége nem forog fenn, akkor az előírányzatot nem értjük.

Végül megjegyezzük, hogy a m. k. államvasutak keleti vonalával való csatlakozás nincs érintve, pedig ez nézetünk szerint ki nem kerülhető, s így annak költségei is combinatióba lettek volna veendőek.

Ha az egész előírányzatot, mint olyat vesszük, az, tekintettel az arad-körösvölgyi vasútra, megnyugtató, és a mi megjegyzéseink is, melyek a praeliminare leszállithatására vonatkoznak, csak fokozzák annak megbízhatóságát, mert feltesszük, hogy a forgalmi eszközöknél jelzett múlhatlanul szükséges szaporulat az elérhető megtakarításokban elégséges fedezetet fog találni.

Folytassuk immár ismertetésünket.

A mű további folyamában a fentebbiekben érintett 42-ös bizottság értekezleteinek jegyzőkönyveit hozza. Az 1878. oct. hó 20-án tartott első értekezlet a 720,000 frttal előírányzott tőke beszerzésének módozataival foglalkozik. Nem akarjuk az ez irányban folytatott tüzetes eszmecsere részleteit felsorolni, csak a végmegállapodást közöljük. E szerint két küldöttség választott meg; az egyik Bánffy főispán ur elnöklése alatt az érdekelt vidék 16 országos képviselőjéből; feladata: személyesen kikérni a kormány támogatását, mely támogatás abból állana, »hogy a kormány a vasat (sineket?) saját gyáraiból hitelben adhatná talán (?) elsőbbségi részvényekért.«

A második 6 tagból szinte a főispán ur elnöklete alatt álló bizottság feladata: az építési költség beszerzésére vonatkozó igéreti okmányok u. m. nyilatkozatok, kötelezvények, részvények stb. szövegének fogalmazása.

A 42-ös bizottság 1878. évi nov. 2-án tartott 2-ik értekezletén a 6-os küldöttségnek a »szamosvölgyi vasút« részvénytársaság megalakulására vonatkozó alapszabályjavaslata és a szétküldendő aláírási nyilatkozatok, illetőleg szerződések szövegének mintája került vita alá.

Mellözve a vita folyamát, áttérünk az ülés azon megállapodására, hogy »az alapszabályjavaslat úgy általánosságban, mint részleteiben elfogadtatik azzal, hogy egy törzsrészvény 500 frt, egy fél-részvény 250 frtban állapittatik meg, de csak két fél részvény birtokosa nyer 1 szavazati jogot«.

A szerződés tervezete felolvastatván, szintén elfogadtatik. E szerződés két oldalú, ugyanis egyrészt br. Bánffy Dezső az előmunkálatok engedményese kötelezi magát az előmunkálatok befejezését követő 6 hónap alatt az építési engedélyt kieszközölni, s ezt azután a részvénytársaságra ruházni, másrészt a leendő részvényes kötelezi magát az alakítandó részvénytársaságba egy vagy több részvénytynyel belépni.

A részvény fizetése természetbeni szolgáltatásokban is eszközölhető; az e tekintetben szükséges egyezkedés, valamint az aláírások gyűjtése is a 6-os küldöttségre bízott.

A mű közli azután az alapszabályok és a szerződés teljes szövegét, melyekről nem kívánunk bővebben megemlékezni. Csak azt jegyezzük meg, hogy az alapszabályok természetesen a kereskedelmi törvénynek megfelelően szerkesztettek. Az igazgatóság 15 tagból álland, azok óvadéka 2 részvény = 1000 frt. A felügyelő bizottság 3 rendes és 1 póttagból álland.

Kiemelendőnek véljük azonban, hogy a tiszta jövedelemből a következő sorrend szerint részesülnek:

a) Az elsőbbségi részvénytulajdonosok 6% kamatban és megfelelő törlesztési hányadban.

b) A törzsrészvénybirtokosok 6% kamatban és annak idején a megfelelő törlesztési hányadban.

Az ezután fennmaradó többletből:

c) Az igazgatóság és felügyelő bizottság járulékaira és a tisztviselők jutalmazására esik legalább 25<sup>o</sup>o.

d) Előre nem látható kiadások fedezésére képezendő tartalékalapra legalább 15<sup>o</sup>o mindaddig, míg ez az alap a részvénytőke 10<sup>o</sup>o-át eléri.

A törlesztési idő 90 év.

A szerződés tartalmát előzőekben már volt alkalmunk jelezni.

Ezután következik a mű egy kiváló érdekességű része: »A szamosvölgyi vasút remélhető jövedelmezősége« czim alatt.

E fejtegetés annyira fontos, hogy elmulaszthatlannak tartjuk arról kissé bővebben is szólni.

Azon tapasztalatból indul ki, hogy a legtöbb francia és német vasútnál az évenként szállított személy és árú összegéből az állomások mellett fekvő községek minden egyes lakosára 8—12 útas és 40—60 vámmázsa árú, tehát átlag 10 útas és 50 vámmázsa árú esik.

Ezen alapon a személyforgalomra — tekintve a helyi viszonyokat — fentebbi átlagadat  $\frac{1}{10}$ -ét veszi fel, vagyis a pálya vidékén levő községek 40,646 lélekszáma után az utasok számát évenként 40,646-al 15 krnyi mfdenkinti díjtétellel.

Az áruforgalmat illetőleg, tekintettel az érdekelt vidék 30—39 országos vásárjára, az apahidai (m. kir. államv. keleti vonalán) állomás jelenlegi forgalmára és a deésaknai sóterményekre (60,000 v. m.) felveszi, hogy az összesen következő lesz legalább:

		vámmázsa
1. Teherszállitmány 4·5 kr.	vámmázsa és mfdenkinti díjtétel és 1·5 kr. kezelési díj mellett	51,931
2. » 3·5 »	dtto	169,583
3. » (só) 2·875 » (?)	dtto	60,000
4. Gyorsszállitmány 4·5 »	dtto	14,000
	<u>Összesen</u>	<u>295,514</u>

A 40,646 lélekszám után esnék tehát átlag egy személyre 7·27 vámmázsa, mi a fent felvett (40—60 mázsa) tapasztalati adathoz képest igen szerény felvétel.

A számítás most ez:

Feltételeztetik, hogy egy személy átlag 4 mfdet, az árúk, a viszonyokhoz képest részben 4 mfdet, részben 6 mfdet futnak be.

E szerint a bevételek lesznek:

a) Személyek:

40,646 személy után  $4 \times 15 = 60$  krral  $= 24,387$  frt 60 kr.

b) Árúk:

51,931 v. m. árú után 4 mfd átlag út  $\times 6$  kr díjjal  $= 24$  krjával  
12,463.44;

169,583 v. m. árú után és pedig:

111,083 v. m.	$6 \times 5 = 30$	krjával	33,324.90,
58,500 » »	$4 \times 5 = 20$	»	11,700.00,
60,000 v. m. árú után	$6 \times 4.375 = 26.25$	»	15,750.00;
14,000 » » » »	és pedig:		
10,000 v. m.	$6 \times 6 = 36$	»	3,600.00,
4,000 » »	$4 \times 6 = 24$	»	960.00.
	Összesen:		<u>77,798.34.</u>

a) és b) együtt . . . . . 102,185.94.

Ámbár a felvett átlag-utakat magasaknak tartjuk, nem akarjuk azok valószínűségét vitatni, sem a díjtételek magasságáról vagy alacsonyságáról szólni, mert utóbbiak a körösvölgyi vasut engedélyokmányaiból vétettek, de — és most jövőnk talán a legfontosabb részhez — a kimutatott üzleti jövedelmekből vont további következtetésekkel egyet nem érthetünk.

A mű szerint ugyanis más vasutaknál észlelt tapasztalatok szerint a kiadások a nyers bevételnek átlag 30—40%-át teszik, minek alapján itt is 40% vétetik fel.

Ezt határozottan helytelennek tartjuk. Combinatióknál, főleg ily fontos következményűeknél, nem szabad felületeskedni.

Garantírozott magyar vasutainknál a szóban forgó viszony-szám 54—80%, sőt több is volt az utóbbi években, a kamat-biztosítást nem élvező győr-sopron-ebenfurtinál 55.6%. — Igaz, hogy az osztrák államvasutnál 1877-ben az adat 38.65%, a déli vasutnál pedig 39.12% volt, de e nagy s kedvező forgalmú vasutak adatai alapul nem vehetők egy oly rövid s csak helyi érdekű vasutnál, mint a minő a szamosvölgyi vasut.

A 30—40<sup>0</sup>/o tehát oly szám, melynek alkalmazását el nem fogadhatjuk. (A 30—40<sup>0</sup>/o inkább a tiszta jövedelemre lett volna vonatkoztatandó.)

De lássunk néhány másodrendű, illetve keskenyvágányú vasutat is: (l. Landau és Walther művét.)

A lambach-gmundeni keskenyvágányú vasutnál volt	
e viszonyszám 1872-ben . . . . .	71·29 <sup>0</sup> /o.
Az achiet-bapaumei (francia) helyi érdekű vasutnál	
1872-ben . . . . .	68·5 <sup>0</sup> /o.
Az anvers-gandi (belga) keskeny vágányú vasutnál	
1872-ben . . . . .	56·4 <sup>0</sup> /o.
A kristiania-eidsvoldi (norvég) keskeny vágányú vas-	
utnál 1870-ben . . . . .	55·69 <sup>0</sup> /o.
Látjuk ebből, hogy a legkisebb viszonyszám ezek	
között . . . . .	55·69.

Ha már most figyelembe vesszük, hogy az arad-körösvölgyi vasut hasonló adata 1877-ben 63·95<sup>0</sup>/o (illetve az aradi közös pályaudvar nélkül 51·45<sup>0</sup>/o) volt, s tekintettel arra, hogy a szamosvölgyi vasutnál j e l e n t é k e n y e n k e d v e z ő b b arány, különösen első időben, alig várható, nézetünk oda terjed, hogy mindent megfontolva, a szamosvölgyi vasutra **legalább 55<sup>0</sup>/o** lett volna számba veendő. E szerint az üzleti kiadásokra is  $102,186 \times 55 = 56,202$  frt esik, és a tiszta jövedelem csak 45,984 frttal vehető számba, mi 800,000 frt névleges (720,000 tényleges) tőkének  $5\frac{3}{4}$ <sup>0</sup>/o-át tenné (nem  $7\frac{1}{2}$ <sup>0</sup>/o-át.)

De tegyük fel, hogy csak 5<sup>0</sup>/o marad (60<sup>0</sup>/o kiadásnál), ez is oly eredmény, mely a kérdéses vasut életrevalóságát fényesen bizonyítja.

A jövedelmezőséget fejtegető rész után közli még a megbeszélésünk tárgyát képező mű a pénzügyministeriumhoz intézett kérvény szövegét, a 6-os küldöttségnek a 16-os küldöttség tagjaihoz intézett átiratát és az egészet egy végszó fejezi be.

A pénzügyministeriumhoz intézett beadványban azon kérés foglaltatik, hogy a tervezett vasut költségvetésében előforduló vássinek 300 ezer forintnyi értéke fejében 300 ezer frt névértékű törzsrészcsevény (600 db.) vétessék meg a magas kormány által, illetőleg az átveendő részcsevényekért a vasutra szük-

séges vasanyagok kiszolgáltatására a m. kir. állami vasgyárak utasíttassanak.

A 6-os küldöttség átirata jelentéktelen.

A végszó hivatkozva az ismertetett lépésekre, felhozza, hogy a szerződések most már szétküldetnek, s azok aláírása folyamatban van. Azután meleg szavakkal buzdít a szóbanforgó vasut létesítésére, mint a »mely a vagyonosodásnak s közvetve a művelődésnek is hathatós emeltyűje leend«, s azon erre vonatkozó óhajjal végzi: »kivánjuk, hogy legyen!!«

Mi is ez óhajjal kivánjuk befejezni talán hosszúra nyúlt bíráló ismertetésünket, de megkétszerezzük. Először óhajtjuk, hogy a szamosvölgyi vasut sikerüljön, mert a szándékolt módon eszközölt takarékos építkezés mellett életre képes; kivánjuk másodszor, hogy jelen tárgyilagos fejtegetés, ha talán hézagos is, megnyugvást keltsen az illető részvényesekben és elnézést a szives olvasókban.

Kivánjuk, így legyen!

*Maurer Vilmos.*

**Marhatenyésztésünk és az európai húspiacz.** (Die Approvisirung des europäischen Fleischmarktes in ihren Beziehungen zur österreichisch-ungarischen Landwirthschaft. Nebst einer Monographie der Refrigeratoren. Ein Beitrag zur Lösung der Rinderpestfrage von Dr. Joh. B. Meyer. Wien 1879.)

E füzet azt a kérdést tárgyalja, hogy mily szerepre van hivatva az osztrák-magyar monarchia az európai piacok hússal való ellátásában, s különösen mily nagy jelentőségű a mi viszonyaink közt a marhatenyésztés ápolása a nemzeti vagyonosodásra, in specie magára a földművelésre. Ez az alapeszme rá vezeti szerzőt sok más egyébre, különösen a marhavész és a refrigeratio kérdésére; s különösen az utóbbit oly előszeretettel tárgyalja s annyira, hogy törekszik elhitetni, mikép az u. n. »dry air« rendszerű refrigerationalis készülék teljes garantiát nyújt a húsnak ragálytól mentes szállítása iránt, mi az osztrák-magyar hús-export számára megnyitja a külföld határzárlatát, a mi által meg a marhatenyésztés, hizlalás és kereskedés fog felvirágozni s ez ismét a földművelésre fog jó hatással lenni; mondom, mindezt annyira a refrigeratortól várja Meyer

ur, hogy egy kis malitiával bátran állithatnánk, miszerint könyve a refrigerator érdekében iratott, ha magunk nem volnánk abban a meggyőződésben, hogy egy practicus készülék a húsnak romlatlan állapotban való elszállítására, a legüdvösebb hatásokat képes kieszközölni.

Kisérjük most figyelemmel szerző eszmemenetét. A füzet, melyről szó van, öt fejezetből áll.

Az osztrák-magyar monarchia statistikája tényekkel bizonyítja, hogy a monarchia kivitele, néhány rossz évet kivéve, szívésen ragaszkodik activ gabonakiviteléhez. Mert 1856 óta szakadatlan sorban activ kivitelünk volt; az 1871—75. quinquenniumot kivéve, melynek tartama alatt 1.949,383 méter mázsával többet hoztak be búzából, mint a mennyit kivittek, 1875 óta folyvást 4·2—4·9 millió métermázsa erejéig active állunk. És vajjon csak ennyire volna képes a monarchia? Nem. Sokkal kevesebbet termelünk, mint a mennyire adott viszonyaink szerint képesek volnánk. S mi ennek az oka? Meyer ur több más körülménytől eltekintve, az intensiv gazdálkodás s különösen megfelelő marhatenyésztés hiányában találja a baj okait.

Meyer ur 1847., 1857., 1869. év adatait hasonlítja össze, hogy a fejlődési irányt szarvasmarha-tenyésztésünkben kipubaltolja. 1847—1857-ből nagyon hiányosak az adatok; a meglévőkből határozott, de nem rendkívüli javulás tűnik ki. 1857—69 közt retrograd irány észlelhető az abszolút számban: u. i. az osztrák-magyar monarchia baromállománya (a különböző fajokat szarvasmarhára átszámítva) abszolút mennyiségében 642,000 reducált marhával fogyatkozott. Nagyobb mérvű depecoratio a szarvasmarhában és a sertésekben mutatkozik. Tehát két fontos importczikkben; u. i. e két articulusból 1857 óta folytonosan nagy mennyiségben importál a monarchia Oroszország, Románia és Szerbiából. De ha meggondoljuk, hogy az 1863-ki marhavész Magyarországon nagy károkat tett a szarvasmarhában (p. o. a Nagy-Kunságban 1½ év alatt 250,000 marha pusztult el a dögvész miatt), ha eszünkbe jut az 1866-ki háború csapása a megtámadott vidékeken: a stagnatiót el nem tagadhatjuk, de a helyzetet kétségbeejtőnek nem kell tartanunk; mert hiszen 1857 óta a monarchia népességében, iparában és így fogyasztásában emelkedett, kivitele (1863—1876-ig 8·2—20 millió frt értékig) folytonos progressiót



mutat. Nem kevésbé vigasztaló az, hogy ha mennyisége nem is, de minősége és jósága szarvasmarháinknak kétségkívül javult. E megjegyzések közben nem szabad feledni, hogy ugy a marhatenyésztésben, mint általában az összes u. n. őstermelésben monarchiánk korántsem tett oly haladást, mint iparában. Kitűnik ez a monarchia international forgalmából; kivetített Ausztria-Magyarországból

	nyers anyagokból	iparczikkekból
1863.	128·7	162·5
1867.	175·1	232·3
1872.	122·9	265·1
1876.	170·5	329·1

Tehát az industria gyorsabban haladt. E ponton alkalmat vesz magának M. ur a földmívelési viszonyokat rajzolni; és nem jut örvendetes resultatumokra; hangsúlyozza, hogy az u. n. »Körnerwirthschaft« helyett a »Fruchtwechselwirthschaft«-ot kell mielőbb elfogadni. Emelni kell a takarmány-termelést, hogy a marhatenyésztés prosperáljon. Németországban minden lakosra jut 0·5 szarvasmarhára redukált barom, monarchiánkban 0·6; de az 0·1 többlet nem megfelelő többlet akkor, mikor nálunk a népességnek fele földmives, míg Németországban a földmivesek csak 38<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-al jelenkeznek. És látjuk, hogy Németországban négyszög kilometerre 47·2, nálunk csak 34·6 db. red. marha esik. Ennek megfelelő a föld hozadéka. Németországban egy négyszög kilometer terem 522 hektolitert cerealiákból, nálunk csak 294, legfőlebb 374 hektolitert! Mindezek csak anniak illusztrálására hozatnak fel, hogy elhanyagolt baromtenyésztés mellett a földmívelés sem fog kellőleg virágozni.

Ez utóbb említett tételnek részletes és statistikai adatokkal folytonosan támogatott bebizonyítása foglalja el az első fejezetet. A második fejezetben a monarchia marhakereskedése vázoltatik. Az itt közlött érdekes táblázatokból csak egy pár adatot.

1867—76. az összes beviteli többlet (ökrök és bikák, tehenek, sertések, malaczok, öszvérek, szamarak stb.-ből) redukálva évenként 123,766 dbot tesz ki; kiviteli többlet évenként (borjúk, tinók, juhok és kecskék, bányások, lovak és csikókból) 45,364 db; így tehát a mérleg e forgalmi ágban

78,402 db-ra menő hiánynyal záródik le, jöllehet 1867-ben 49,248 és 1876-ban 36,827 db. red. marhával többet vitt ki a monarchia, mint a mennyit importált. Hogy áll a dolog legújabbban, az 1877-ből való adatok mutatják meg. A külfölddel való forgalom volt a hasznos háziállatokból 1877-ben:

red. darab	érték
bevitetett 302,913 db. reduk.	35.783,849 frt értékben
kivitetett 388,849 » »	71.833,778 » »

Ha azon részleteiben vizsgáljuk meg eszámokat, a melyekből itt összevonattak, három dolgot veszünk észre: 1. hogy a marhatenyésztés jelen elhanyagolt állapotában is jelentékeny részt ad a nemzeti jövedelemhez; 2. a monarchia területéről kivitt barmok értéke növekedett, mindenesetre pedig feltűnően magasabb, mint a behozottaké; 3. hogy a behozatal legjelentékenyebb Oroszország, Románia és Szerbia felől, s hogy legjobb vevőnk a szomszéd Németország.

Még egy pont van, — mert a következő fejezeteket egybevonjuk, sőt a refrigerátornak technikai leírásával foglalkozó fejezet ismertetéséről a tér szűke miatt lemondunk — amit fel akarunk említeni: s ez a marhavész kérdése. Láttuk, hogy a remélhető progressió daczára sem képes a belföldi tenyésztés az erősödött fogyasztást kielégíteni; láttuk, hogy részint a saját szükségletére, részint hizlálásra, azután a nyugati országokba való kivitelre a monarchiának Oroszországból és az Al-Duna melléki fejedelemségekből jelentékeny importja van. Hanem ez az import veszélyes. A marhavész hazája az oroszországi sivatagok; s a ragály onnan hurezoltatik be. A veszély, mely ez oldalról fenyegeti marhaállományunkat, még azt a kárt is okozza, hogy gyanussá teszi saját termelésünket is. E gyanúnak eredménye a német zárvonat, mely érzékeny veszteségeket okoz, és a kényszerűség, önmagunkat is körülzárolni. És pedig szakértők szerint a zárvonatok sem akadályozhatják meg a ragály behurezolását; a legszigorúbb Quarantine-t is kijátsza a csempészet és a ragályos anyagnak hosszú ideig való csiraképessége. S e ragály ellen nincs ellenszer: a legjobb eljárás, a száraz levegőn való szellőztetés, is sokszor cserbe hagyta, ki benne bizott. Mindez azonban, mondja szerző, csak az eleven marhára nézve áll, mert a levágott állat beleiből constatálható,

hogy inficiálva van-e vagy nincs s az előbbi esetben megsemmisíthető. Nincs tehát más út, hogy a húsforgalom és kereskedés meg ne akadjon, mint feltalálni a levágott marhának romlatlan tovaszállítását. És ezt a problémát teljesen megoldja az a refrigerációs vasuti kocsi, melyet M. ur melegen ajánl. A dolog, mondja, nem is ujság. Amerikából Európába sikerrel szállítottak már régóta nyers húst; s ha mi ez eljárást elfogadjuk és ha a teljes biztosság mellett felnyílnak előttünk a gyanakvó német birodalomnak zárvonalai, akkor talán még az amerikai húst is leszoríthatjuk az angol piacokról. És hogyan kellene eljárunk? Védvonalat kell állítani a keleti határokon és a védvonalakon vágóhidakat, hol — a mint az Angolországban nem rég elrendeltetett — minden fogyasztásra szánt marha levágassék s csak így előbb megvizsgálva, bocsáttassék a monarchiába az itten fogyasztás, vagy a további export számára. — Az így kezelt hús nem fogja terjeszteni a ragályt, s szállítása is kényelmesebb, mert míg ma egy waggonban 9—9 marhánál több nem szállítható, a »dry-air« rendszerű waggonban két annyi levágott marha is elfér. Ez eljárás olcsó és tömeges nyers anyagot fog szolgáltatni nem egy iparágnak; bőr, szaru stb. mind a monarchiában maradnak, míg eddig az élő állattal együtt külföldre vándoroltak.

*Mándy Lajos.*

---

— A külföldi szakirodalomból. Hermann, Naturgeschichte der Kleidung. Bécs, 1878. Ismeretes dolog, hogy a nemzetgazdaságtan kevésbé kifejtett részeihez a fogyasztás elmélete tartozik. Szerző, ki szellemdús észleleteket tett a gazdaság különböző térein, a jelen dolgozattal a fogyasztás egyik tárgyát kulturtörténeti változásaiban figyelemmel kíséri és több helyen érdekes megjegyzései által az olvasót meglepi.

---

— Rössler, Vorlesungen über Volkswirthschaft, Erlangen 1878. Szerző kétségtelenül mélyen gondolkozó buvár, ki komolyan törekszik a gazdasági jelenségek bonyolódott processusát megvilágítani. Mint első, a ki a Smithianismus hibáit tárgyalta,

már különben is érdemet szerzett magának e téren. Különösen jónak és követésre méltónak találjuk azon eljárását, miszerint a gazdasági jelenségek elméleti tárgyalását, p. a birtok, a munka tárgyalását, történeti fejlődésük vázlatával vezeti be.

---

— Az ismeretes »Germer Bailliére et C.«-féle czég Párisban »Bibliothèque utile« című gyűjteményében néhány gazdasági munka is jelent meg, mely rövidsége és az anyag helyes választása és előadásánál fogva figyelemre méltó. (Egy kötet ára 60 centimes.) Kiemeljük különösen a következő köteteket: le budget du foyer; — de l'enseignement professionnel; — les délassements du travail; — l'économie politique (Stanley Jevons munkájának fordítása). Tiszta tudományos elveket egyesítve a szó legjobb értelmében, népies előadással e munkák jobb gazdasági szokások és elvek meghonosítását nagy mértékben előmozdithatják. Nálunk is ily könyvek terjesztése által a nép gazdasági nevelése sikeresen tökélyesbítettnek.

---

— L'abbé Hanauer: Études économiques sur l'Alsace ancienne et moderne. Tome premier: Les monnaies. Tome deuxième: Denrées et salaires. Paris et Strassbourg 1876 et 1878. Kötelességünknek tartjuk addig is, míg ezen nagy munkáról részletes jelentést tehetünk, szakköreink figyelmét arra röviden felhívni. A munka, mely előttünk fekszik, egyik legszebb gyümölcse a történetgazdasági tanulmányoknak és méltán sorakozik azok legjelentékenyebb termékei közé. A szerző igen szigorú tudományossággal járván el a munka első kötetében, mely 596 lapra terjed, részletesen foglalkozik a pénz történetével, hogy annak értékét lehetőleg pontosan megállapíthassa. Adatai visszanyulnak a 13. századba, igen gazdagok és meglepő kevés hézagot tüntetnek fel. Miután az első kötetben a pénz értékét megállapította, a munka második kötetében foglalkozik az élelmi szerek és munkabérek történetével. Ezen kötet, mely 616 lapra terjed, igen gazdag ipar- és kereskedelem-történeti adatokat tartalmaz: így p. részletesen elő van adva a gabnakereskedelem szervezésének története. Itt is az adatok igen sok oldalról vannak összehordva és oly teljességben, hogy e tekintetben a munka ezentúl kétségtelenül első rangú forrásként fog szerepelni.

A második kötet végén a munka eddigi eredményeit összefoglalva, találjuk a pénz tárgyilagos értékének kiszámítását, mely Hanauer szerint következőleg alakult:

1351—1375:	4.04	1626—1650:	1.58
1376—1400:	4.92	1651—1675:	2.60
1401—1425:	4.69	1676—1700:	1.84
1426—1450:	5.—	1701—1725:	2.44
1451—1475:	5.40	1726—1750:	2.46
1476—1500:	5.11	1751—1775:	2.45
1501—1525:	5.78	1776—1800:	1.66
1526—1550:	4.36	1801—1825:	1.19
1551—1575;	3.11	1826—1850:	1.21
1576—1600:	2.44	1851—1875:	1.—
1601—1625:	2.35		

Legnagyobb volt e szerint a pénz értéke Elzászban a tizenhatodik század elején, azóta következetesen csökken.

Megjegyezzük még, hogy a munka igen díszesen van kiállítva.

A háború és béke befolyása a közgazdaságra és különösen a külkereskedelemre. Alig látszik valami bizonyosabb, mint az, hogy a háborúnak kedvezőtlen, a békének kedvező befolyásának kell lenni a közgazdaságra. Mindamellett a statisztikai adatok azt mutatják, hogy ezen befolyás nem elég hatályos arra, hogy esetleg ellentendenciák azt meg ne semmisíthessék. Mutatja ezt a következő összeállítás, melyben Nagybritanniának külkereskedelmét összehasonlítjuk a politikai helyzettel és pedig 1697 óta.

	háború	béke	összes külkereskedelem
1697—1706.	6 év	4 év	106·0 millió sterling
1707—1716.	6 »	4 »	116·7 »
1717—1726.	4 »	6 »	139·0 »
1727—1736.	0 »	10 »	159·9 »
1737—1746.	8 »	2 »	168·8 »
1747—1756.	3 »	7 »	199·4 »
1757—1766.	6 »	4 »	257·3 »
1767—1776.	2 »	8 »	299·9 »
1777—1786.	7 »	3 »	269·4 »
1787—1796.	4 »	6 »	423·4 »

1797—1806.	9 év	1 év	631·1 millió sterling
1807—1815.	8 »	2 »	790·1 »

Egyetlen egy csekély kivétellel tehát a kereskedelem 1697 óta, nem tekintve azt, vajjon Angliának békéje volt-e vagy háborúja, folytonosan emelkedett, míg olyan ellenkező korszakokban, midőn (1737—1746) tíz évi békére nyolcz évi háború következett, vagy mint 1797—1817-ig, midőn négy évi háborúra, 17 év háború és 3 év béke következett. Természetesen nem szabad szem előtt téveszteni, hogy Anglia ezen egész időszak alatt otthon békének örvendett és külellenség által meg nem támadtatott. De a háborúk nagy költségei által előidézni szokott csekélyebb fogyasztási képesség sem mutatkozik.

*Dr. Weisz Béla.*

**Hazai szakirodalom.** A hazai szakirodalom terén megjelent nevezetesebb munkák közt dr. Thallóczy Lajos könyve a kamara hasznáról; Lukács László képviselőé a nemes fém bányászatról; Jágócsy Péterffy József érdekes kis füzeté a házi ipar mozgalmairól; Tóth Károly könyve a vasut-kezelési rendszerekről; Wühl Jákó füzetéi vasuti lexicon; dr. Weisz Béla pályakoszorúzott munkája a takarékpénztári rendszerről; dr. Mandelló Károly visszatekintése a hazai közgazdaság múlt évi állapotára, és végül a debreczeni ipar- és kereskedelmi kamara jelentése érdemelnek különösebb figyelmet.

Jágócsy Péterffy füzetéről felesleges bővebben megemlékezni, miután a házi iparügy egész mai állapotát — tehát az ő adatait is — felhasználta jelen füzetünk czikke.

Dr. Mandelló K. visszatekintése ez évben ismét nyert terjedelmében és átlátszóságában. Csak még egy megjegyzést szeretnénk hangsúlyozni. Nevezetesen jó volna talán e visszatekintésbe felvenni az állampénzügyeket is. Nagy fáradságot épen nem okoz, s bizonyosan teljesebbé tenné a különben is felette becses összeállítást.

A többi művekről lesz alkalmunk részletesen megemlékezni még. Ez alkalommal csupán dr. Weisz Béla különös szorgalmának illusztrálására akarjuk felsorolni azon művek sorozatát,

a melyek töle — a fentebb említett kis füzetén túl — megjelentek újabban. Ezek a következők:

Bevezetés a gazdasági történetbe. I. A gazdaságtörténet és a nemzetgazdaságtan. II. A gazdaságtörténet főbb mozzanatai 1500 óta (Budapest, Ráth Mór). — Die Lehre vom Einkommen. Tübingen 1878. — Die mathematische Methode in der Nationalökonomie (Hildebrand'sche Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena 1878). — Der Einfluss des Agio's auf den Aussenhandel (Statistische Monatschrift. Bécs, 1878). A felfsorolt dolgozatok a külföldi irodalomban is jó fogadtatásban részesültek.

**Hazai közélet.** A hazai közélet terén nevezetes események a lefolyt negyedévben igen nagy számmal voltak. Így az 1879-iki államkötségvetés megállapítása, mely a boszniai események által igényelt 9.420,000 forinton túl is 24.777,772 forint hiányt mutat fel; így a képviselőház egy határozata, a mely szerint tíz éven államháztartásunk eredményei a számszék által összeállítandók; így azon szomorú katasztrófa, mely a Tisza völgyét, különösen Szegedet érvén, az egész művelt világ részvétét oly nagy mértékben vonta magára; így azon különös helyzete a pénzpiacznak, hogy valutánk — az ezüst-valutát értve — minden újabb áldozatok nélkül helyreállott, s az e téren felmerült élénk eszmecsere; így a vasutak csoportosítása tárgyában újabban tett lépések. Mind e kérdések azonban olyanok, a melyekre alkalmyszerűleg ismételve vissza kell térnünk, hogy teljes horderejüket behatóan méltányolhassuk.

## Új könyvek.

- Wührl Jákó. Magyar vasuti Lexicon, 1., 2. füzet. á . . . . . —.50  
 Dr. Thallóczy Lajos. A kamara haszna (Lucrum Camerae), története, kapcsolatlanban a magyar adó- és pénzügy fejlődésével. Ára . . . 1.50  
 Tóth Károly. A vasut-kezelési rendszerek Magyarországon. A M. Tud. Akadémia által a Dóra-féle jutalommal koszorúzott pályamű. — Ára —.80  
 Keleti Károly. Magyarország népességének szaporodása és fogyása ország-részek és nemzetiségek szerint. Ára . . . . . —.20  
 Arnold A. Social Politics. London, 1878. 8°. . . . . 17 M.

- Chalmers M. D. A Digest of the Law of Bills of Exchange, Promissory Notes, and Cheques 8°. . . . . 15 M.
- Desjardins A. Traité de droit commercial maritime. Tome I. 8°. 7 M.
- Hearn W. E. The Government of England; its Structure and its Development. 8°. . . . . 19 M.
- Heinrich H. Skizzen aus dem öffentlichen Haushalt Russlands. 8°. 4 M.
- Paterson Jam. Commentaries on the Liberty of the Subject and the Law of England relating to the Security of the Person. 2 vols. 8° 25 M.  
— Schriften des Vereins für Socialpolitik. XV. 8°. . . 3 M. 60 sc.  
Tart.: Das gewerbliche Fortbildungswesen. 7. Gutachten und Berichte veröffentlicht vom Verein für Socialpolitik.
- Albonico Gius. Nuovi principii di scienza economica. Parte I. Vol. I. La produzione. Bergamo, 16°. XVI, 342 pp. . . . . 3.—
- Block (Maurice). — Annuaire de l'Économie politique et de la Statistique pour 1878. 35 année. In-18 . . . . . 4.50
- Brassey Th. Lectures on the Labour Question, London. 1878. 8° 4.80
- Burroughs W. H. A Treatise on the Law of Taxation, Federal, State, and Municipal. New-York. 1878. 8° 805 lap. . . . . 22.40
- Cauvès P. Précis du cours d'économie politique. Tome I. Paris, 1878. 8°. VIII. 432 pp. . . . . 3.—
- Challamel (Jules). — Étude sur les cédules hypothécaires (Handfesten — Bons fonciers). In-8. . . . . 3.60
- Cresp et A. Laurin. Cours de droit maritime. — Mer, navires, hypothèque maritime, sociétés maritimes, gens de mer. Tome II. Affrètement, prêt à la grosse. Paris, 1878. 8°. 431 lap. . . . . 5.40
- Dahn Fel. Deutsches Privatrecht (mit Lehen-, Handels-, Wechsel- und Seerecht). Grundriss. I. Abth. Privatrecht und Lehenrecht. Leipzig, 1878. 8°. X. 350 pp. . . . . 4.80
- Eisenstädter M. A jelenkori socialismusról. 8°. 68 lap. . . . . —.80
- Escudero B. Ensayos sobre economia politica. Madrid, 1878. 8°. XVI, 404 pp. . . . . 4.80
- Fawcett H. Free Trade and Protection. Causes which have retarded the Adoption of Free Trade. London, 1878. 8°. . . . . 5.40
- Fliniaux (Ch.). — Législation et jurisprudence concernant la propriété littéraire et artistique. 2 édition. In-8. . . . . 3.60
- Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen. Herausgegeben von Gst. Schmoller. I. Bd. 3. Hft. Leipzig, 1878. 8°. 152 pp. . . 2.40  
Tart.: Beiträge zur Geschichte des französischen Wirthschaftslebens im II. Jahrhundert. Von K. Lampert.
- Guilleri J. Des sociétés commerciales en Belgique. Livr. 1. 2. Bruxelles. 1878. 8°. 1—320 lap. . . . . 5.40
-



# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

III. ÉVFOLYAM.

1879

ÁPRILIS—JUNIUS.

II. FÜZET.

## VASUTI RÉSZVÉNYTÁRSULATAINK

ÉS AZ

ÚJ KERESKEDELMI TÖRVÉNY.

A tárgynak, melyről szólni akarunk, actualis érdeke ez idő szerint szünetel, s épen ezért az, akár a nyugodt visszapillantás, akár az akadémiai irányjelzés szempontjából hosszabb fejtegetést igényelne; mindamellett mi itt a lehető legnagyobb rövidséget tűztük ki magunknak feladatul.

### I.

Egyik legfontosabb kérdés volt, hogy miután a kereskedelmi törvény 165-dik §-a részvény-kamatokat csak az alapítás idejére, — tehát az üzlet megkezdéseig ismer (u. n. időközi kamatok), a kamatszelvényekkel ellátott régi részvények vonasanak be, s osztalékszelvényekkel ellátott új részvényekkel cseréltessenek ki. A kérdés kezdettől fogva igen kényesnek ismertetett fel, és pedig az u. n. kamatbiztosítás miatt. Bármennyire tudják ugyanis a beavatottak, hogy kamatbiztosítás oly értelemben, mint azt a pénzvilág felfogta, vasuti czimletekre az állam által sohasem nyújtott, hanem a régi osztrák engedélyokmányokban is csak a befektetési egész tőke (nem pedig az ennek beszerzésére kibocsátott egyes czimletek) 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub> kamatozásához, az újabbakban pedig épen csak az illető vasutak mértföldszámához mért tiszta jövedelem biztosításáról van szó; a pénzvilág ezen felfogása azonban az irányadó köröket is annyira terrorizálta, hogy e kérdés bolygatásának mellőzése általában a közhitel követelményének tartatott, s részben még ma is tartatik, s köztudomás szerint főleg ezért az állam súlyos

áldozatokat volt kénytelen hozni, hogy az ugynevezett kamat-reductió rémétől szabaduljon. — Legalább ott azonban, hol ezen kamat-reductiót még ily áldozatok árán sem sikerült elhárítani, a kormány határozottan érvényesítette saját felfogását. — A kassa—oderbergi vasuttal 1876. évi április 8-án kötött szerződésből látjuk ugyanis, hogy a kormány a régi részvények bevonását s oly új részvényekkel való kicserélését követelte, melyek a korábbi 5% kamat helyett — a közbejött reductio folytán — 4% osztalék élvezetére nyújtanak az állam által biztosított tiszta jövedelemből kilátást. A fuzió folytán az eperjes-tarnowi (magy. rész) vasut régi részvényei is ily részvényekkel fognak kicseréltetni. Ugy látszik azonban, hogy a kormánynak nem volt bátorsága ezen követeléssel az alapszabályok adaptálása alkalmával határozottan fellépni, sem pedig később, habár — legalább időleges — kamat-reductio azóta is két vasutnál következett be, u. m. az e. erdélyi és e. magyar-gácsországi vasutnál, mely utóbbi vasut egyébiránt societarius tekintetben osztrák illetékesség alá tartozik. Hogy magok a vasutak nem léptek fel ily kívánsággal: az természetes. Alkalmasint úgy a vasutak, mint a kormány, azon nézetben voltak, hogy be kell várniok, míg a törvény rideg betűjét a kereskedelmi törvényszék veti fel. Azonban akár hogy a dolog a kereskedelmi törvényszékek figyelmét elkerülte; akár hogy ezek is a pénzvilág felfogásának pressziója alatt állottak, akár végre, hogy ezen felfogást a kormány hallgatása által sanctionálnak s a részvényesek kamatigényét — mint a korábbi törvényhozás alatt szerzett jogot — az új törvény szerinti »osztalék« helyett épségben főnnállónak tekintették; tény: hogy a kamatos részvények kicserélését a kereskedelmi törvényszékek sem követelték, s így azok mai napig forgalomban vannak. Semmi kétségünk sincs azonban benne, hogy ez által még a kérdés nincs minden időkre és véglegesen eldöntve, hanem előbb-utóbb vagy kicseréltetnek a régi részvények, vagy pedig vasuti csoportosítások és államosítások által szűnik meg a mai tarthatatlan állapot. Tarthatatlan állapot ez nemcsak jogi, hanem állampénzügyi szempontból is. Mert ha a részvényeken az állami biztosításra való hivatkozás mellett az áll, hogy azok 5% kamatot hoznak: hiu kíséreltet a nagy tömeget meggyőzni akarni, hogy ezen kamat tulajdon-

képen nem kamat, hanem az 5<sup>o</sup>/o kamatlábnak megfelelőleg kiszabott osztalék, melyre tehát a részvényeseknek csak annyiban és azon mértékben lehet igényök, amennyiben és a mely mértékben az állam által biztosított, tehát ezen összeg erejéig mindenestre befolyó tiszta jövedelem az elsőbbségi és más adósságok, nem üzleti kiadások, veszteségek stb. fedezésére igénybe nem vétetik, hogy tehát az 5<sup>o</sup>/o kamatláb meghatározásának értelme csakis az, hogy az azon felül netán rendelkezésre maradó összeg mint felülosztalék kezeltessek. A részvényesek nagy tömege nem veszi magának azt a fáradságot, hogy bár csak képviselőinek megválasztása végett is részt vegyen a közgyűlésekben, hanem az állami biztosításra támaszkodva, csak az állam solventiáját kíséri figyelemmel; de ha megjelennék is, alig kapna ott oktatást a részvénykamatok természetéről. Ott ugyanis — egyenként ki lehetne mutatni, hogy mely — bank- és pénzkörök szavazata és véleménye dönt, — ezeket pedig még bajosabb kapacitálni, mert véleményük és szavazatuk nem a győztes érvek, hanem a kielégítést kereső érdekek szerint alakul. Lehetne talán esetekre utalni, a melyekben egyszerre, mintegy varázsütésre, megszűnik a fogalomzavar, s a közgyűlések minden elfogultság és az államhitelre való visszahatás nélkül rendelkeznek a tiszta jövedelem azon része felett, melyet eddig a részvénykamatokra reclamáltak. Azonban ez mindig csak ad hoc történik, s hiu remény volna ebből a nézetek tisztulására következtetni, sőt inkább az állammal szemben csak annál szivósabb lesz a ragaszkodás ahhoz, hogy legalább a megcsonkult részvénykamatok épségben maradjanak. S mi következik ebből? Az, hogy mihelyt el van ismerve, hogy az u. n. részvénykamatok csonkítása az államhitelre káros visszhatással bir, az állam kénytelen praeventiv rendszabályokat alkalmazni a végből, hogy a társulati igazgatóságokat visszatartsa oly természetű vagy oly túlságos kiadásoktól, melyeket a biztosítási pótlék kiszabásánál törölni lenne kénytelen; s ha mégis ily kiadás történik, kénytelen azon két rossz közt választani, hogy azt vagy elismerje, vagy pedig a kamatreduciónak nyisson tért; emellett egy csomó, az üzlettől teljesen független, de a társulati szervezet mellett el nem kerülhető kiadást már a priori kénytelen elismerni, s mindezen

áldozatok mellett a coupon-reductió lehetőségét még sem képes teljesen kizárni.

Mindenesetre tűrhetőbb lett volna az állapot, ha a részvények kieserültettek volna, de csakis tűrhetőbb, s ez is csak akkor, ha lehetővé vált volna, hogy a kormány teljesen szabad kezét hagyva a társulati igazgatásnak, csupán represszív rendszabályokra szorítkozzék, ez pedig csak akkor vált volna lehetővé, ha (ami még kétséges) a nézetek a részvényesere által oly módon tisztultak volna, hogy az államhitel érintése nélkül a részvényesek közt évről évre a biztosított tiszta jövedelemnek nem egy előre meghatározott, hanem a mindenkori mérleg alapján esetről-esetre meghatározandó része kerüljön felosztásra. Meggyőződésünk szerint a számadási törlések a részvényesek osztalékait csak csekély mértékben alterálták volna, ennek ellenében azonban a részvényesek nyerték volna azt, hogy megszűnt volna azon főokok egyike, melyek ma társulati külön állásukat veszélyeztetik. S bármily paradoxnak lássék, épen ez az, a mi miatt mi az ekkép tűrhetőbbé leendett állapotnál sokkal előbbre helyezzük a tényleg létező tarthatatlan állapotot. Jogi érzékünket sérti ugyan a felmerült mulasztás, de ezen tarthatatlan állapotban egyuttal azon tényezők egyikét látjuk, melyek a már régóta megpendített vasút-csoportosítási eszmét kiválóan alkalmasak érlelni. S meg vagyunk győződve, hogy a csoportosítás olvasztókemenczéből kikerülő ma g á n vasutak követni fogják a kassa-oderbergi vasut példáját, ha talán remélni nem volna is szabad, hogy csakhamar oly virágzásnak fognak örvideni, mely esetben — mint például a tiszai vasutnál — a felülosztalékok élvezete már beállván, meglehetősen közönyös, hogy az előzetesen kiosztott 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub> kamatnak neveztetik-e, vagy pedig osztaléknak?

## II.

Látszólag több nyomot hagyott a kereskedelmi törvény behozatala vasuti részvény-társulataink igazgatási szervezete felett; de csakis látszólag. A korábbi — ha szabad így jellemezni, dicasterialis jellegű — igazgató-tanácsok helyébe a felelős igazgatóságok léptek. Ez eleinte oly radikális változtatásnak látszott, hogy általában el volt terjedve azon nézet, misze-



rint a kereskedelmi törvény, s illetőleg annak a részvény-társulatokra vonatkozó része a vasút-társulatokra nem alkalmazható. Több oldalról már novelláris határozmányok is tervezettek, de — szerencsére — annál maradtak. Szerencsére — mondjuk; mert különös volna, hogy nemcsak a vasutak mint intézetek, hanem azok tulajdonosai is, legyenek bár azok egyes engedélyesek, vagy consortiумok, avagy részvény-társulatok, külön törvények oltalma és határozmányai alatt állanak.

Csakhamar kitűnt ugyanis, hogy a nehézség nem annyira a törvény alkalmazhatóságában, mint inkább abban fekszik, hogy az alkalmazásra nézve több mód kínálkozik, melyek közt nem könnyű a választás. De hogy elülről kezdjük; a részvényesek teljhatalmazottjaként eddig a közgyűlés által választott igazgató-tanács működött, [ez gyakorolta a cégjegyzési jogot s nevezte ki az intézeti hivatalnokokat, kiknek legfőbbike (vezérigazgató, főigazgató, üzletigazgató, vagy csak egyszerűen igazgató, sőt itt-ott csak főfelügyelő) az intézet központi hivatalát (többnyire a főnök czíme szerint vezér-, fő-, üzlet- vagy csak egyszerűen igazgatóság) vezette s az igazgatótanács irányában, mint ennek tulajdonképeni végrehajtó közege és egyuttal előadója járt el] ezenfelül pedig a részvényesek által évről évre számvizsgálók választattak, kiknek feladata azonban rendszerint csak ez évi mérleg megvizsgálására szorítkozott. Ellenben az új kereskedelmi törvény a részvényesek teljhatalmazottjának, melynek hatásköre a törvény értelmében a közönséggel szemben épen nem s csakis a részvényesekkel szemben volt korlátokhoz köthető, az igazgatóság nevet adta, s ennek minden ágazatban való ellenőrzésére, de az ügyvitelre való minden beavatkozás nélkül a felügyelő bizottságot állította fel.

Azon körülmény, hogy a kereskedelmi törvény által előírt igazgatóság elnevezése találkozott a központi hivataléval, nem csinálhatott komoly nehézséget, s a törvény alkalmazására nézve a következő három módozat jött szóba:

a) alakíttassék az igazgatóság a központi hivatal egy vagy több főtisztviselőjéből, vagyis helyesebben: a közgyűlés által választott egy vagy több igazgatók legyenek a központi hivatal közvetlen vezetői; a felügyelő-bizottság tagjai pedig a rész-

vényesek azon bizalmi férfiakból választassanak, kik ma az igazgató tanácsban foglalnak helyet;

b) vagy pedig alakíttassék az igazgatóság ugyanigy, de hatáskörének a részvényesek irányában való korlátozására (természetesen azonban az igazgatóság tagjaira vonatkozó ki-nevezési és a cégjegyzési jog nélkül) hagyassék fenn az igazgató-tanács intézménye, a felügyelő-bizottság pedig szakszerű elemekből állíttassék össze;

c) vagy végre alakíttassék az igazgatóság a mostani igazgató-tanács elemeiből, de a központi hivatal egy vagy több főtisztviselőjének bevonásával, a felügyelő-bizottság pedig, mint az előbbi esetben szintén szakszerű alapon szerveztessék.

A törvény intentiójának kétségtelenül az első módozat felelt volna meg legjobban, mert az intéző közegeket a felelősség első sorába vonta s a társulat bizalmi férfiainak, kik idejöknek csak igen csekély részét szentelhették a társulati ügyeknek, a felügyelet és ellenőrzés szerepét juttatta volna. Nem is képezhetett volna ezen módozat ellen akadályt, hogy a felügyelő-bizottság első pillanatra a vasuti hierarchia alantabb fokán álló számvizsgáló bizottság örökösének látszott, mert az új felügyelő-bizottságnak a folyó ügyvitelbe való beavatkozás nélkül is könnyű lett volna az igazgatósághoz való viszonyát társadalmi és bizalmi állásához méltóan berendezni. A második — a törvény által legalább ki nem zárt — módozat mellett pedig ezen, úgysis inkább csak képzelt nehézség is elesett volna. A kormány azonban, egy a vasutakkal tartott értekezleten, a harmadik módozat mellett foglalt állást. Meglehet, hogy különben a második, pénzügyileg is költségesebb módot a kormány már csak azon okból sem szívelte, hogy a vele való érintkezésben a felelős igazgatóság a részvényesek által oda állított „élő korlát“ a nem felelős igazgató-tanács határozataival ne takarózhassek. Mindenesetre azonban a kormány álláspontjára nézve az lehetett döntő, hogy habár a kereskedelmi törvény az egy igazgatóból álló igazgatóságot is megengedi, mégis a vasutak sokkal nagyobb üzletet s kiterjedtebb értéket képviselnek, hogysem a teljes igazgatósági hatáskör egy emberre lenne bízható, a collegialis igazgatási rendszer pedig még nem volt kellőleg előkészítve, s azt sem lehetett figyelmen kívül

hagyni, hogy főleg az üzleti szolgálat felsőbb ágai még nem voltak teljesen rationalizálva.

A volt igazgató-tanácsok tagjai ezen módozatnak annál könnyebben meg voltak nyerhetők, mert arra, hogy a német vasutegylet tárgyalásaiban társulataikat képviselhessék s az egyleti vasutak szabadjegyeit élvezhessék, csakis e módozat mellett számíthattak, s habár a kereskedelmi törvény által erősen hangsúlyozott felelősség vele járt, de — jól meggondolva — ettől az igazgató-tanács tagjai sem voltak mentesek. Ellenben az üzleti igazgatóknál a kormány kívánsága kevésbé talált kedvező fogadtatásra. Mondják, hogy egyesek részéről a fokozott felelősség és a szolgálati illetmények közti arányosítás kérdése is szóba hozatott; de — tudva, hogy a vasutigazgatók mily tisztességesen — ha nem fényesen — vannak díjazva, mi ezt nem hihetjük; sokkal valószínűbb, hogy a stabilitás kérdése szolgál ellenvetésül, miután a kereskedelmi törvény szerint az igazgatóság tagjai bármikor elmozdíthatók; s miután ezen aggályra, ugyancsak a kereskedelmi törvény által ezen esetre biztosított teljes kárpótláson kívül, valószínűleg a kormány sem adhatott más választ, mint hogy hiszen alakilag a stabilitás eddig sem volt meg, mert az igazgató-tanács is bármikor felmondhatott, másrészt pedig semmi ok sincs feltenni, hogy a részvényesek, főleg a vasuti részvényesek testülete akadémikusodóbb legyen: tényleg a kormány javaslata szerint a szervezést csak két vasut vitte keresztül; a többieknel pedig egy negyedik

d) módozat fogadtatott el, mely szerint az igazgatóság (és felügyelő bizottság) ugyan elvileg a kormány javaslata szerint, de az üzletigazgatók kihagyásával, s a tagok számára nézve is a kormány által kívánt redukálás mellőzésével alakított meg.

Tehát csak a név változott, a szervezet maradt a régi. Ezen szervezéstől természetesen azon inconsequentia sem maradhatott el, hogy az igazgatóság alatt álló, ez által kinevezett végrehajtó főtisztviselő szintén igazgató, sőt vezér- vagy főigazgató címet, a központi hivatal pedig szintén igazgatóság, vagy éppen vezér- és főigazgatóság nevet visel. Azonban ezen lehet segíteni; a központi hivatal beérheti az „igazgatósági hivatal“, a vezér- és főigazgatók, a vezér- és főfelügyelők (??)

czimével. És így nem mondhatjuk, hogy itt is tarthatlan állapot teremtetett volna, de legalább — átmenetinek mindenestre véljük azt jelezhetni.

Végleges nem lehet egy oly szervezet, melynél a főintézők, kik bár megelégesznek a végrehajtói és előadói szerény szerep látszatával, de tényleg majdnem korlátlan hatalmat gyakorolván, mégis a felelősségnek csak második sorában állnak. S ha az intézmény állandósága ezen belső fogyatkozásokon nem törnék meg idővel, vannak külső körülmények, melyek ezt közel ki-látásba helyezik. A német vasutegylet ingadoz, s nem csalódunk, hogy ez visszahatással lesz vasutársulataink szervezetére is. Beszéljünk nyíltan. Vasuti igazgató-tanácsaink (önkénytelenül jött ez a kifejezés tollunk alá, nem a megszokás miatt, hanem mert nekünk is, mint mindazoknak, a kik nem tudnak e névtől elszokni, még az öntudatos átmenet idejére is nehezünkre esik, a lucus-t a non lucendo nevezni) kiállják a versenyt bármely külföldi vasut igazgató - tanácsával. Társadalmunk színe - java van bennök képviselve, s itt, bármint vélekedjünk különben az új tanácsi intézményről, ez a fődolog, nem a különleges szak-képzettség, mert ha csupa kitűnő szakemberek ülnének is egy igazgató-tanácsban, az üzleti-igazgatónak középszerű szakkép-zettség mellett is nagyon élehetetlennek kellene lenni, ha mű-ködésének irányát azon havonkénti 1—2 órai üléstől várná, melyben alkalma van oly elismert szaktehetségek előtt az előadói tisztet viselni. S mi az, a mi a társadalom színe-javát ezen intézménynek, a vele járó felelősség daczára megnyeri? Azon érdeklődés, mely a pálya léte s itése körül csoportosi-totta a legjobb neveket, ma már csak a kegyelet színével bír, a már üzletben levő pálya saját jótéteményeit nem teszi függővé az igazgatásában való részvételtől, vasutaink pénzügyi helyzete nem engedi meg a magas tiszteletdíjakat, melyek a társadalom színe - javát különben sem volnának alkalmasak lekötni; marad tehát, mint tulajdonképi vonzó erő, azon distinctió, mely a német vasutegyleti szabadjegyek birtoklásában fekszik. Nem aka-runk itt félreértetni. Ezen szabadjegyeknek bizonyos pénzértékük is van, de ha ez birna vonzerővel, akkor e vonzerő nem volna nagyobb, mint a magasabb tiszteletdíjaké. A legvagyonosabb emberre nézve is kellemes lehet, ha az utazás megszűnik pénz-



kérdés és ezen szempontból való fontolgatás tárgya lenni, de a fődolog mindenesetre azon megkülönböztetés, mely az egylet-jegyek birtokát, mint a vasuti nagyhatalom előkelő tényezőit megilleti.

Ha már azonban ezen egyleti jegyek megszűnnek, vagy csak a főbb végrehajtó közegekre szorítkoznak, nem is szükséges a felelősség kérdésének concret kifejezést nyerni, hogy leplezetlenül kitűnjék azon helyzet ferdesége, mely mellett a felelősség terhét első sorban azok viselik, kiket még csak a társadalom ezen osztályaira nézve irányadó nemesebb érdeklődés köt a vállalathoz, de a kiknek először idejük, másodszor idejük és harmadszor is idejük nincs ahhoz, hogy a felelősséget — megnyugvással viselhessék. Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy eddig épen ezen egyleti jegyek birtoka ringathatott volna valakit tévedésben, de azon magyarázat, melylyel a jegyek megszorítása szükségkép indokoltatik, minden esetre alkalmas lesz a gondolkozókat — gondolkozókká tenni. Vagy ha nem ez, akkor a — bekövetkezhető concret esetek.

Szó sincs róla, hogy a helyzet tisztázása mindenkit vissza-riasztana; de akkor majd mások is kénytelenek lesznek gondolkozóba esni, hogy a társulati igazgatóság le és fel egyaránt conveniens módon lesz-e még mindig megalakítható? S mihelyt ezen kérdés felmerül, meggyőződésünk szerint a mai átmenetes állapot végét éri, de ugyattal azon másik kérdés kerül napirendre, hogy a kiválni készülő felsőbb társadalmi körök közreműködése miként biztosíttassék továbbra is.

Nem lehet ugyanis tagadni, hogy miután azon szakképzettség, mely a vasutigazgatáshoz szükséges, elvégre is szűk körre szorítkozik, a részvényeseknek arra nézve, hogy mint igazgatóságot, kiket ruházzanak fel bizalmukkal? választásuk nem lesz oly nagy, hogy akár az egyéni megbízás, akár a társadalmi befolyás érvényesítése szempontjából a felsőbb körök közreműködését teljesen nélkülözhetnék. A »szakemberek« köre ugyan mindenesetre tágulni fog. Ma egy inkább szánalmas kenyér-, mint komoly elvi küzdelem folyik a végre, hogy a vasuti szakember neve a mérnökével identifikáltassék. S ezen harczt elvégre még indokoltnak is vagyunk kénytelenek mindaddig elismerni, míg a részvénytársulatok felelős képviselői egész

bizalmukat egy emberbe fektetik, vagyis míg a mai vezérigazgatók intézménye fennáll. Nem mintha elismernénk, hogy a vasuti üzlet vezetése túlnyomóan mérnöki szakképzettséget igényel, hanem mert a vasuti üzletnél közreműködő műszaki, kereskedelmi, administratív és pénzügyi szakmák képviselői közt mindaddig természetesnek, tehát jogosultnak is tartjuk a harczot, míg az összes igazgatás egy kézben összpontosul. S van is abban logika, ha a többfejű igazgató-tanács, melyet nem a saját érdek, hanem a társulati érdek épségben tartásáért elvállalt felelősség vezérel, ennek fedezésére nem egyetemlegességi, hanem erkölcsi biztosítékot, feltétlen és osztatlan megbízhatóságot keres. De a saját érdekük felett intézkedő részvényesek nem bírnak a feltétlen bizalom alapjául szolgáló kiválasztásnak és folytonos érintkezésnek lehetőségével; s egyszóval, mint már fentebb jeleztük, a vasuti üzlet sokkal terjedtebb, hogysem az igazgatási teljes hatáskör egy emberre bizathatnék. Hitünk tehát az, hogy a mint átültettük Németországból a kereskedelmi törvényt, úgy át fogjuk venni a német vasutaktól a collegialis igazgatási rendszert is. Persze — átvesszük egyuttal ugyanazon vasutól a szerényebb, de tisztességes igazgatói díjazásokat is, a kissé túl magas vezér-igazgatói illetményeket pedig exportáljuk Kelet felé, megemlékezve arról, hogy egykoron a Nyugatnak jeles szakemberei nálunk is méltán követeltek tekintélyes anyagi kárpótlást azért, hogy vasutaink igazgatását átvéve, oda hagyták szép és művelt hazájukat. A csekélyebb fizetés és nagyobb felelősség — látni fogjuk, mennyire? -- megfér egymással, még pedig a stabilitás hátránya nélkül. A logika kényszere fog ide vezetni, mert ilyesmi nem megy magától.

A mint tehát mondtuk, a szakemberek köre tágulni fog, de mégsem annyira, hogy ki volna zárva, miszerint a vasut a céhbeliek monopoliuma legyen, mi — a részvényesektől eltekintve — már az általános érdek szempontjából is csak úgy kerülhető el, ha az előkelő társadalmi osztályok közreműködése egy vagy más módon megnyeretik. Hogyan fog ez történni? az a) vagy b) alatti módozat mellett-e? azt meggondolni igen bajos. Ha ezen elemek a felügyelő-bizottságban sorakoznak s ez által ezen intézményt a megillető tekintélyre emelik: a felelősségtől, sőt a törvény szavai szerint az egyetemleges felelős-

ségtől nem lesznek ugyan mentesek, de ez természetesen csak másod sorban fogja őket érni, s ha még ettől is visszariadnak, akkor nincs többé *nobile officium*, mert nincs elvállalt kötelezettség: felelősség nélkül.

Valószínű, hogy a kormány szemei előtt is ezen jövő lebegett, midőn a c) alatti módozatot felállította. Erre mutat az, hogy a saját kinevezésének fenntartott egyik állást a felügyelő-bizottságban vette igénybe. Erre mutat továbbá, hogy még a múlt év nyarán a közlekedési minister egy elvi jóváhagyásban részesített, a »Vasuti Közlöny«-ben nyomtatásban is megjelent szervezési munkálatot adott ki a garantírozott vasutaknak, melyben a munkálat kidolgozásával megbizva volt kormány-bizottság kijelenti, hogy a vezér-igazgatói intézményt nem helyesli, hanem az tűzlet-igazgatósági hivatalokra nézve, az adminisztratív kereskedelmi és műszaki szakmák elkülönítése mellett első sorban a collegialis vezetést javasolja, s egyáltalában a vasutak kereskedelmi vállalati jellegét különösen is hangsúlyozza.

### III.

Hosszasabban időztünk az előrebocsátott tárgyaknál, mint előre feltettük. Azért, hogy legalább a czikkünknek kitűzött külső keretet túl ne lépjük, még csak két kérdésről fogunk szólni.

Az egyik: a kormány részére 1, illetőleg 2 igazgató-tanácsosi állomásra nézve fenntartott kinevezési jognak összehangzásba hozatala a kereskedelmi törvénnyel. Ezen törvény az igazgatóságra, mint a felügyelő-bizottságra nézve oly határozottan előírja a választás formáját, hogy sokan, és pedig jeles vasuti juristák, azon véleményben voltak, hogy a törvény ezen határozott intézkedése folytán a kormány kinevezési joga megszűnt. A kormány ezen álláspontot természetesen nem fogadhatta el. De mint fentebb kifejtettük, fontos, ámbár nézetünk szerint csak átmeneti természetű okok miatt azon módot sem fogadhatta el, hogy az igazgató-tanácsi intézmény fentartassék, mely esetben a kinevezési jog fennállásához természetesen kétség nem férhetett volna. Meglehet ezenfelül, hogy a kormány nagyobb súlyt fektetett arra, miszerint kinevezettjei által közvetlenebb befolyást gyakoroljon az igaz-

gatasra és ellenőrzésre, mint hogy ezek egy oly testületben vegyenek részt, mely a legfontosabb kinevezési jogoktól szükségkép meg leendett fosztva. A kormány tehát azt követelte, hogy oly vasutaknál, melyeknél csak egy tagot nevezhet ki, ez az igazgatóságban, ha pedig kettőt, ezek egyike az igazgatóságban, másika pedig a felügyelő-bizottságban üljön. A korona-jogászok egy része úgy vélekedett, hogy miután a kereskedelmi törvény 156. §-sa megengedi, hogy az alapítóknak vagy másoknak különös előnyök biztosítsanak s ezek az alapszabályokba felvétessenek, csak azt követeli, hogy ezek az alapítási tervezetben (itt: engedélyokmányban) megállapított mértéket meg ne haladják, s miután továbbá jogosan nem állitható, hogy a kormány az eredetileg megállapítottnál nagyobb előnyben részesülne akkor, ha a kinevezési jogot a megszűnt igazgató-tanács helyett az ennek helyébe lépett testületekben veszi igénybe: ennél fogva a kormány kinevezési jogát csak annyiban szükséges összhangzásba hozni a részvényesek választási jogával, mennyiben az alapszabályokba oly határozmány volna felveendő, mely szerint 1 igazgatósági és esetleg 1 felügyelő-bizottsági tagra nézve a részvényesek választási joga a kormány jelöléséhez lenne kötve, mely mód annyival inkább meg volna engedhető, mert ha a választás formája kérdés alá nem esnék is, a választás módjának megállapítását a keresk. törvény 157. §-ának 10. és 11. pontja az alapszabályokra bizza. A kormány azonban ezt sem fogadta el, hanem a kinevezési joghoz ragaszkodott, probatum est et successit.

Ha már ezen szervezet változni fog, mi fentebbi kifejtésünk értelmében nehezen fog elmaradni, alig tévedünk, ha azt hisszük, hogy a kormány a kinevezésétől függő egyik tag részére az igazgatóságban, a mai vezérigazgatói intézmény helyébe lépő collegiumban fog helyet követelni. Természetesen csak addig, míg az illető vasut az állami biztosításon tengődik, mert ezentúl tudtunkkal az állam kinevezési joga megszűnik.

A másik kérdés pedig, melyről még szólni akarunk: a közös vasutak magyarországi üzletszervezetének összhangzásba hozatala a kereskedelmi törvény határozményaiival. Itt azon eset

forog fenn, hogy az osztr. állami és déli vasutak czégjegyzési joggal bíró kereskedelmi képvisellel azelőtt Magyarországon épen nem bírtak, de a két kormány közti egyezménynek megfelelő administratív üzletigazgatóságot sem állították még fel, hanem csak egy ugynevezett képviselőségük volt Budapesten, mely nem volt egyéb, mint a bécsi központi vezénylet vezértitkárságának expositurája, s mint ilyen, csakis egy informationális bureau hatáskörével bírt. A kormány valószínűleg ezekre nézve is azon szempontból indult ki, mint a hazai pályákra nézve, hogy t. i. kívánatos, sőt szükséges, miszerint a kereskedelmi képviselő és a szakszerű igazgatás egy forumban egyesíttessék. Nyilván ezért és csakis ezért használta fel a kormány a kereskedelmi törvény életbeléptetését arra, hogy a közös vasutvállalatokat a két kormány közti egyezménynek megfelelő s a közös vasuti intézmény fennmaradásának egyik legkiválóbb correctivumát képezendő üzletigazgatóság felállítására felszólítsa, — a mit különben már egy évtized előtt kellett volna megtenni, — s a mit most is, a kereskedelmi törvény határozmányaitól függetlenül is, tehetett volna.

Egy évtized előtt a kormány ezen követelését mindenki igen természetesnek találta volna. Mi volt tehát az oka, hogy ez mégis elmulasztatott? azt ma bajos constatalni. Valószínűleg személyes tekintetek, mert a vasuti életben legtöbb eset erre vezethető vissza, természetes folyományaként azon rendszernek, mely az üzlet sokoldalúsága daczára, mindig azon feltétlen bizalomra van fektetve, mely csak egy egyénben összpontosítható, mely tehát ezen egyén kiválasztását oly igen nehezé teszi. Most azonban a dolog két más kérdéssel van kapcsolatban, melyek ok nélkül ugyan, de az osztrák köröket kellemetlenül érintették. Az üzleti szolgálat megmagyarosítását is mindenki természetesnek találta volna 1868-ban. De csodálkozzunk-e azon főurakon, kik II. József császár előtt a magyar nyelvet alkalmatlannak jelentették ki a hivataloskodásra, midőn a vasuti hivataloskodásra nézve ugyanezen eset napjainkban ismétlődött? Hiszen már fentebb jeleztük, hogy azon bizonyos terrorismussal fellépő nézet, mely nemcsak az építési, de az üzleti szakembereket is identifikkálta a mérnökökével, a magyar szakemberek körét oly szűkre vonta, hogy ezt minden áron tágítani kellett.

Ez által a német kultúra mind tágabb tért szerzett, melyet, midőn a kormány mégis elérkezettnek látta már az időt az üzleti szolgálat megmagyarosítására, nem adhatott fel egykönnyen, s nem a nélkül, hogy az erre vonatkozó kormányrendeleteket ukázoknak ne csúfolta volna. Már egymaga tehát azon körülmény, hogy a közös vasutak magyarországi üzletigazgatóságának felállítása ezen vasutak magyarországi üzletszolgálatát megmagyarosításának egyik főkövetelményeként tűnt fel, elegendő lett volna az osztrák-német körök ellenszenvét ez ellen is felhívni. Hozzájárult, hogy a kormánynak, ha a kereskedelmi képviselőt az adminisztratív üzletigazgatósággal egyesíteni vagy legalább szoros kapcsolatba hozni kívánta, a kereskedelmi törvénynek szükségkép a külföldi részvénytársulatokról szóló 7-ik fejezetére kellett hivatkozni. A mint ugyanis polgári törvényeink nem ismernek osztrák-magyar polgárt, úgy a kereskedelmi törvény sem ismerhet közös társulatokat, hanem csak bel- és külföldieket. A közjogi törvények ismerhetnek vagy alkothatnak közös vasut-vállalatokat és más közös intézményeket, de ezek tulajdonosai (egyének vagy társulatok) csakis osztrákok vagy magyarok lesznek mindaddig, míg a magánjogi törvényhozás nem közös, és épen csak a közjogi törvényhozás feladata megállapítani azon eseteket és feltételeket, melyekben és melyek mellett osztrák tulajdonos Magyarországon, s megfordítva, üzhet vállalatot. Ily esetekben mindaddig úgy az osztrák, mint a magyar bíróságok, ha a vám- és kereskedelmi szövetség vagy más közjogi törvények mást nem határoztak, illető törvényeinknek a külföldiekre vonatkozó általános határozmányait, és a külföldi kifejezést alkalmazták. Ugyanez szokásban volt az adminisztratív hatóságoknál mindazon esetekben, melyek a külön legisláció alá tartoztak. E kifejezés alkalmazása azonban a bár szintén nem közös, de egyetértő legisláció alá tartozó vasutakat Bécsben kellemetlenül érintette. Az érdekelt közös vasutak, főleg hogy az eddig is csak mulasztás folytán mellőzött czéggjegyzési kötelezettségtől szabaduljanak, a legsajátságosabbjogi elméleteket állították fel annak bebizonyítására, hogy ők mint részvénytársulatok is közösöknek tekintendők. Különösen szerzett jogot láttak abban, hogy keletkezésük idejében Magyarországon és Ausztriában a magánjogi

legislatió is közös volt. Talán a régi magyar törvényhozás előtt ismert indigenatusra is hivatkoztak. Miután pedig a két kormány közti kiegyezési tárgyalások épen folyamatban voltak, valószínű, hogy épen ezen controversiák adtak alkalmat a mindkét részről részvénytársaságok stb. kölcsönös bebocsátása iránt a két állam közt létrejött egyezményre (1878. évi XXII. t. cz.), melyben ugyan a külföldi kifejezés elimináltatott, egyébként azonban, a mint másképp várni sem lehetett, a kereskedelmi törvénynek a külföldi részvénytársulatokról szóló lényeges határozmányai megtartattak.

Előbb azonban, hogy sem ezen törvény létrejött, úgy látszik, a kormány elejtette azon követelését, hogy a közös vasutak kereskedelmi képviselője és administratív üzletigazgató-sága egymással szerves kapcsolatba hozassék. Nem is tarthatta volna fenn ezen követelését akkor, mikor azt a hazai vasutaknak is csak legkisebb részénél érvényesíthette. Legalább erre a következtetésre juthatunk abból, hogy az üzletigazgatóságok szervezése iránti tárgyalásokat a kormány tudomásunk szerint a most idézett törvény szentesítésének bevétele előtt folytatta. Ezen tárgyalások menete és mai állása a hírlapokból eléggé ismeretes, de különben is a kormány példáját követve, jelen cikkünk keretében azokat mi tekinteten kívül hagyhatjuk, hanem visszatérünk még cikkünk befejezéseül a kereskedelmi törvénynek a külföldi részvénytársulatokról szóló, s illetőleg az itt ezek helyébe lépő 1876. évi XXII. t. cz. határozmányaira.

Ezen törvénycikk ép úgy, mint a kereskedelmi törvény, előírja a cégbejegyzést. A kereskedelmi törvény által követelt képviselőség helyett csak képviselőt említ, de a mint az ki nem zárja, hogy a képviselőség egy személyből álljon, úgy ez sem zárja ki, hogy egy helyett több személyből álló képviselő legyen. Mint az úgy ez is követeli, hogy a belföldi üzletről külön számadások vezettessenek, csak hogy megengedi, hogy ezek a társulat székhelyén vitessenek s a számadások elkülönítési módjának megállapítását későbbi egyezménynek tartja fenn stb. stb. — Ezen határozmányok kivételére záros határidő fog kitűzetni.

A törvény ezen határozatai természetesen nem zárják ki az előírt képviselőt és az üzletigazgatóság közti szerves kapcsolatot, s meglehet, hogy az illető vasutak magok fognak erre

gondolni. De mindenesetre fel fog merülni ezen eszme a közös vasutakra is akkor, ha a többi vasutakra nézve nem lesz elodázható.

---

Az előadottakon kívül az új kereskedelmi törvény még több más érdekes kérdéseket is felvetett, különösen a mérlegről szóló határozmányok alkalmazása, a kétes követelések leírása stb. tekintetében. Mi azonban czikkünk keretét már kimerítettük, s különben is azok fejtegetését hivatottabb tollaknak engedjük át, habár félünk, hogy vasuti jogászaink (sit venia verbo!) azért tartózkodnak a vasuti szakirodalom gyarapításától, hogy a »szakemberek« körébe hivatlanul beavatkozni ne látszassanak.

VARRÓ PÉTER.



# A GAZDASÁGI VÁLSÁG ÉS A KIBONTAKOZÁS UTJAI.

## I.

Sokszor megtörtént már (és egynehányszor még bizonyára meg fog történni), hogy a nemzetgazdaságtan elméleti művelői a tényleg mutatkozó gazdasági fejlemények színe előtt gyökeres revisió alá kénytelenek venni ama szépen kiczirkalmazott dogmákat, melyeket természetes tankönyvekben mint megmozdithatatlan igazságokat örök időkre megirtaknak véltek.

És ez különösen akkor történik meg, midőn a világgazdaság rengeteg organismusa a fejlődési körfutás forduló pontjához ér; midőn például a duzzadó gazdasági erők, melyek éveken vagy akár évtizedeken át mind több meg több gazdasági fejleményt hoztak létre, — mondbatnók több meg több ágat eresztettek, — egyszerre megfogyatkozni kezdenek, és a gazdasági functiók apadását, majd meg valóságos gazdasági összezsugorodást idéznek elő; — vagy megfordítva: midőn az összezsugorodott gazdasági körök ismét tágulni, majd erőből túláradozni kezdenek.

Ha ilyen fordulat következik be a világgazdaság menetében, az olyan nemzetgazdasági theoria, mely a megelőző korszak testére volt szabva sabban teljes jogosultsággal látszott birni, és talán a gyakorlati élet követelményeinek is megfelelt, egyszerre hasznavehetetlenné, sőt esetleg még károsná is válhatik.

A gyakorlati élet emberei, kik nem annyira az elvi szabályok, mint inkább az érzés, nem annyira a theoria, mint inkább az élet követelményei által vezettetik magukat, ily esetben egyszerűen a változott viszonyokhoz igyekeznek alkalmazkodni, és ha szükségesnek tartják, minden lelkiismereti furdalás

nélkül átmennek akár az ellentáborba is; — de minden efféle átmenetel rendesen olyan színben tűnik fel, mint valami mentésre szoruló kivételes eljárás, mint valami exceptio, mely az általános szabály áthágásával történik, de annak érvényét a rendszerinti esetekre nézve meg nem változtatja.

Ezt — mondom — a gyakorlati élet emberei, a gazdasági politikusok megtehetik, és rendesen meg is teszik; de ezzel a gazdaságtan, mint ilyen, semmit sem nyer, — az elvek egy hajszálnyival sem tisztázódnak, — a netalán létező bonyodalmak okai egy szikrával sem lesznek világosabbak, s a jövő bonyodalmak elkerülése egy szemernyivel sem lesz könnyebbé.

Pedig a gazdasági tudománynak mindezen feladatokat meg kell oldani: fel kell derítenie nemcsak azon elveket, melyek a gazdasági élet rendszeres menetére nézve irányadók, hanem azokat is és pedig még inkább, melyek a gazdasági fejlemények visszasszágai közepette zsinórmértékül szolgáljanak; tisztába kell hoznia a gazdasági bonyodalmak okait, és meg kell mutatnia azon utakat és módokat, melyek által a bekövetkező bonyodalmakat kikerülni vagy legalább mérsékelni lehessen.

Ép ezért igen nagy fontossággal bírnak azon incidensek, melyek a gazdaságtani theoriák revisiójának szükségét felidézik s ez által úgyszólván szülő okait képezik a javított elméletnek.

Mai nap épen olyan korban élünk, mely igen alkalmas arra, hogy igen sok gazdasági theoriát halomra döntsön. Nem szenvedhet többé kétséget, hogy egy oly világgazdasági válság közepette élünk, a mely a gazdaság történetében eddig páratlanul áll, melynek hatása a civilisált világ minden államának gazdaságát alapjaiban megrendítette, melyből kibontakozni évek óta nem sikerül, daczára minden képzelhető eszköz megkísérlésének, s a melynek vége ma még teljesen beláthatatlan.

Ha majd bekövetkezik az idő, midőn ezen most folyamatban levő válság véget ér, s a gazdasági lendület ismét újult erővel meg fog indulni, a jelenlegi kor viszonyai és alakulásai bizonyára igen érdekes tanulmány-tárgyat fognak képezni, és nem lehet kételkedni, hogy az abból levonandó tanulságok nyomán revideált elmélet lényegesen helyesebb lesz, mint az, mely még ma is dogmául áll előttünk.

Már ma is arra mutatnak a jelek, hogy a tudomány igen

sok nagy fontosságú problémájának megfejtésére éppen a most folyamatban levő válság tanulmányozása fogja a kulcsot szolgáltatni. Azon vizsgálódások, statisztikai összeállítások, és legkisebb részletig beható enquête-felvételek, melyek a krízis alkalmából a világ minden államaiban úgyszólván napi rendszeren vannak, a melyek nyomán egyfelől általános áttekintést lehet nyerni az egész világgazdaság nagyszabású mozgalmai felett, másfelől meg úgyszólván mikroszkopikus betekintést lehet szerezni a legkisebb gazdasági atom beléleti mozgásaiba, mindegyik vizsgálódások és kutatások oly szabályokat és gazdasági törvényeket kezdenek revelálni, melyek létezéséről a sejtelen eddig is megvolt ugyan, de a melyek mégis rendszerint tekinteten kívül hagyattak, midőn egy-egy állam nemzetgazdasági politikájának gyakorlati problémáiról volt szó.

Most eme törvények mind nagyobb határozottsággal kezdenek kibontakozni a sejtés homályából... És azonkívül nem egy igazság, melyet a gyakorlat és elmélet emberei egyaránt szájról-szájra adtak, mint valami hagyományos frázist, melynek gyakorlati értéke alig van, a jelenlegi kritikus helyzet drasztikus világítása mellett oly kézzelfogható értelmet kezd nyerni, miszerint a jövő közgazdái ez igazságokat többé aligha fogják ignorálhatni, hanem azokkal mindenkor úgy fognak számolni, mint első rendű döntő tényezőkkel.

Nem arrogálhatjuk magunknak, hogy már ma, a krízis kellő közepén képesek lehessünk azon tanulságokat konstatálni, melyeket a tudomány a krízis lefolyása után bizonyára egész objectív módon meg fog állapíthatni; de vannak bizonyos pontok, melyek már a dolgok mai állásában is annyira tisztába vannak hozva, hogy azokra bátran lehet további következtetéseket építeni.

Igy például ma már egészen más értelmet nyert azon solidaritás, mely az egyes államok gazdaságát világgazdasággá összefűzi, mint a miként azt a közönséges felfogás még csak egy-két évtized előtt is képzelte. Amit a közös prosperitás nem volt képes megértetni és megéreztetni a mindennapi gazdasági politikusokkal, azt a közös veszély és a közös nyomor könnyen megérthetővé tette.

A jelenlegi gazdasági válság tulajdonképen i p a r v á l s á g,

mely, mint ilyen, főleg a nagyipar székhelyein üti fel fejét legmagasabban. De ezen iparválság mindazonáltal az ipar székhelyein nem autochton természetű, hanem oda át van vive az őstermeléssel foglalkozó primitív államokból. Ha szabad volna trivialis hasonlattal élni, azt mondanók, hogy az iparos államok mostani nyomorúsága olyan, mint azon mogyoróba esett féregé, mely a mogyoró belét apródonként felemésztette, és most — nem lévén mit ennie — éhségre van kárhoztatva. A nagyiparos államok ipari túltermelésben szenvednek. Nem képesek termelvényeik számára elegendő piacot találni, mivel azon mezőgazdasági államok, melyek azelőtt jó vevőik voltak, mostanában annyira ki vannak merülve, hogy a legjobb akarrattal nem tudnak oly mérvben fogyasztani (azaz helyesebben véve vásárolni), a mily mérvben néhány év előtt, a rohamos adósságcsinálás és terjeszkedés korában, fogyasztottak, és a mily mérvű fogyasztás az ugyanazon időben keletkezett vállalkozási túlterjeszkedésnek megfelelné.

Bizonyíthatja-e valami kézzelfoghatóbban a világgazdasághoz tartozó egyes államok solidaritását, mint az a tény, hogy a mezőgazdasági államok kimerültsége az iparos államokban mint iparválság érezteti pusztító hatását! — „Jede Schuld rächt sich auf Erden!“ — A nagyiparos államok a félcivilizált államokat évtizedeken át nem tekintették egyebeknek, mint oly uradalmaknak, melyekben úgynevezett rablógazdaságot folytathatnak; silány gyári árúik versenyével tönkretették a hagyományos házi- és kézműipart; egyoldalú nyersanyagtermelési rablógazdaságba taszították ez államokat.... Midőn őket a régi patriarchialis csendes elégtűtség állapotából kizavarták, drága kölcsönökkel elárasztották őket. E kölcsönöknek nemcsak kamatait, hanem tőkét is legnagyobb részben rájuk tukmált fogyasztási és luxuscikkek által ismét visszahódították mindaddig, míg ama félcivilizált államok vételképessége kimerült. Most aztán már sem pénz, sem posztó. Egész sorozata az így megoperált államoknak fizetéseképtelen lett, egy másik sorozata (és féltünk, hogy ebbe hazánk is bele tartozik), a fizetéseképtelenség szélén áll... Mi lesz mindennek vége?... Előreláthatólag az, hogy a gazdasági contractio mindaddig fog tartani, míg a félcivilizált mezőgazdasági államok ifjú élettereje

a jelenlegi nyomort kiheverve ismét mint vételképes fogyasztók fognak fellépnetni. De ez bizonyára még jó hosszú időt igénybe fog venni.

Hanem a dolognak ezzel még koránt sincs vége. A megcsökkent vételképesség által földig sújtott félcivilizált államok felüdülése rendkívül meg van nehezítve épen azon iparválság által, mely a jelenlegi kimerültségnek folyományát képezi. A lendületes fejlődés mindenütt megakadt; de ezzel együtt természetesen a nagyiparos államok vételereje is csökkent, s ez ismét visszahat a nyersanyagtermelő államok exportjára és ezzel együtt jövedelmére és azon gazdasági erőkre, melyeknek a felüdülést elő kellene idézni. Ha például Peru, Chili, Egyptom, Törökország, Magyarország és mindenekfelett India vételereje kimerült, s ez által Anglia, Németország, Franciaország és Ausztria ipara lépésről-lépésre fokozódó romlásba jutott, az utóbb említett nagyiparos államok iparos népessége is minden irányban megszorítani kénytelen a maga fogyasztását, s ennél fogva kevesebb élelmiszert, kevesebb ipari nyersanyagot vásárolván, kevesebb jövedelmet is nyújtanak nekünk az élelmiszerek és nyersanyagok árában, és pedig kétszeresen kevesebbet, nemcsak azért, mert absolute kevesebbet vesznek, hanem még inkább azért, mert a kereslet csökkenésével az árak is tetemesen csökkennek. Így aztán a hatás és visszahatás kölcsönössé válik, s az eredmény minden irányban csak pusztulás és nyomor.

Mindezek ma meglehetősen bizonyossággal constatóált tények. Nem lehet ugyan ebből a kibontakozás lehetetlenségét következtetni; de annyi bizonyos, hogy sokkal nehezebb, mint a krízis kezdetén remélni lehetett.

Ezzel azonban még egy másik jelenség áll kapcsolatban: az általános világválság ugyanis igen tág körben felidézi a reakciót a nemzetközi munkamegosztás terén.

Már régen sejthető volt, hogy az ugynevezett szabadkereskedés, mely a nemzetközi munkamegosztásnak egyik főtenyezője, a gazdasági haladásnak egyszersmind oka és okozata. A legközelebbi évek bebizonyították, hogy a kapcsolat a szabad kereskedelmi irány és a gazdasági expansio között sokkal szorosabb, mint rendszeren feltenni szokták. Az ember szinte haj-

landó volna a kapcsolatot formalis theoriába önteni, mely theoria a valóságnak igen nagy látszatával bír. Azt lehetne mondani (és valószínű, hogy a jövő nemzetgazdaságtana egy vagy más alakban ki is fogja mondani), hogy a szabad kereskedelmi irány és a védelmi irány tévesen állítottatott egymással szembe a végett, hogy az egyik vagy a másik a dogmatikus egyeduralmat nyerje el. Az említett két irány inkább természetszerű kifolyása a gazdasági fejlődés hullámzatos menetének: az emelkedésnek és leszállásnak, vagy a mint az angolok jellemezni szeretik, az expansiónak és contractionnak. A szabadkereskedelmi irány megfelel a gazdasági expansiónak, a védelmi irány a gazdasági contractionnak. Valahányszor a világgazdaság menete emelkedő irányú, midőn a vállalkozó szellem lendületet nyer és nagyobb-nagyobb tért hódít, akkor napról-napra élesebben előtérbe lép a nemzetközi munkamegosztás szüksége és azzal együtt tért foglal a szabad forgalmi irány. Ellenben valahányszor az ellenkező irány áll be, akkor az az óhajtás lép előtérbe, hogy az egyes államok lehetőleg függetlenné tegyék magokat egymástól, hogy lehetőleg önmaguk fedezzék szükségletüket az idegen verseny kizárásával. . . .

Érdekes volna ezen eszmemenetet a legújabb időben észlelt fejleményeken demonstrálni; de ez tárgyunktól nagyon messze elvezetne. Mi a mondottakkal egyelőre csak azt akartuk jelezni, hogy azon védvámi áramlatot, mely újabb időben világszerte mindinkább előtérbe lép, nem tartjuk egészen véletlennek, nem tartjuk az illető államok élén álló vezérférfiak szeszélyének, hanem bizonyos kényszerűség szüleményének, melynek hatása alól senki sem vonhatja ki magát egykönnyen. Azt tartjuk, — ismétlem — hogy a világgazdaságban beállott contractio maga után vont a védelmi irányzatot; de sietünk megjegyezni, hogy a vámvédelmet épen nem tartjuk alkalmas eszköznek a crisis elhárítására, sőt teljes mértékben osztozunk azon nézetben, hogy a védelmi irány általános érvényesülése csak annál súlyosabbá fogja tenni a válságot, mivel az egyes államok által saját iparuk megóvására tett intézkedések kölcsönösen sujtani fogják a többi államok hasonló iparát, és mivel a túltengésbe jutott iparágak mesterségesen csak szaporíttatni fognak az által, hogy mindegyik a magát áldozattal is meg

akarja óvni, elfelejtkezvén, hogy a védelem, ha kölcsönösen alkalmaztatik, tulajdonkép nem más, mint egymásnak kölcsönös rontása.

Ha való az, a mit majdnem végérvényesen constatált ténynek lehet tekinteni, hogy t. i. a jelenleg uralkodó világválság valódi oka abban áll, hogy a félcivilizált államok fogyasztási képessége a gazdasági lendület, vagy ha úgy tetszik, a szédelgés arany korában követett terjeszkedési politika által kimerült, — s ha áll azon hypothesis, melyet felállítani megkísértettünk, — hogy t. i. a mindinkább lábra kapó védelmi irány nem egyes egyének szeszélyének, hanem bizonyos gazdasági szükségszerűségnek kifolyása, mely — mint ilyen — mindaddig tartani fog, a meddig a gazdasági contractio kora tart; — és ha végül áll az is — a mi majdnem gazdasági axoimának mondható, — hogy t. i. a védelmi irány általános érvényesülése nemcsak hogy a valóságot meg nem szünteti, hanem még inkább súlyosítja — akkor meglehetősen tisztán állhat előttünk az is, hogy a jelenlegi depressio még jó hosszú ideig tartani fog, s hogy ennél fogva — ha a kibontakozás útjait keressük, e depressióval még jó hosszú ideig számolnunk kell.

Mielőtt további következtetésekbe bocsátkoznánk, még egy körülményt kell megemlítenünk, mely az előadottakból önként következik.

Miután a világgazdaságban az egyes államok gazdaságának csak oly szerepe van, mint a résznek az egészben, és miután a világgazdasági irányzatok parancsoló erővel uralkodnak az egyes államok kereskedelmi politikája felett, ebből önként következik, hogy tulajdonkép egy állam sincs azon helyzetben, hogy egészen önhatalmúlág intézze kereskedelmi politikáját, Minden államnak kisebb-nagyobb mértékben alkalmazkodni kell az általános irányzathoz, ha azt nem akarja, hogy minden többi állam által egyoldalúlag kizsákmányoltassék; — vagy hogy valamennyivel oly ellentétbe jöjjön, mely rá nézve — a minden oldalról alkalmazott repressaliák sújtó hatásánál fogva — végzetessé válhat. Minden állam — bizonyos fokig — azon kényszerűség alatt áll, hogy a világgazdaság áramlatában az árral usszék.

## II.

A gazdasági helyzet, a mint láttuk, mai nap minden államra nézve szerfelett complicált, mert az egyes államok saját gazdasági bajaihoz hozzájárulnak még a világgazdaság általános bajai — e mellett a nemzetgazdasági törekvések minden lépten-nyomon beleütköznek a világgazdasági áramlatok menetébe, s ez által eredeti céljaiktól messze eltereltetnek. Az ebből eredő complicatiók annál károsabbak lehetnek, mivel ma még semmiféle közeg nem létezik, mely a világgazdaság menétét olyanformán vezetné és intézné, mint a mikép az egyes államok kormánya és törvényhozása az illető államok nemzetgazdasági politikáját intézi. A világgazdaság intézésében még teljes anarchia uralkodik, legfeljebb hogy az erősebb állam irányt szabhat azon gyöngébb államnak, mely politikai vagy kereskedelmi befolyásának hatalmi körébe esik. — A gazdasági lendület korszakában némileg mérsékelte az anarchia káros hatását az egyes államok közös tendenciája, mely a nemzetközi munkamegosztás mind nagyobb érvényesülésére irányult s mely a kereskedelmi s vámszerződések kötésében nyert gyakorlati kifejezést. — De ezen kisegítő eszköz is elenyésző félben van, a mennyiben az irányadó európai államok majdnem egyértelműleg elfordultak a szerződéses politikától és az autonom rendezkedés útjára kívánnak áttérni. Mennyiben fog ez megtörténni, mennyiben nem, előre nem tudhatjuk, de bizonyos az, hogy ha az európai continens a szerződéses politikával teljesen szakítani talál, az anarchia teljes lesz.

Ily körülmények között igen nagy és nehéz problema, hogy merre keresendő a kibontakozás útja a napról napra erőbben érezhető chaosból. De ezen problemát nem akarjuk bővebben kutatni. Röviden csak azt emeljük ki, hogy szerény felfogásunk szerint két út látszik célra vezetőnek; az egyik abban áll, ha a nagyiparos államok, melyek a válság alatt szenvednek, a termelés tökéletesbitése és olcsóbbá tétele által oly helyzetbe jöhetnének, hogy az iparüzem, a változott árviszonyok daczára is, fokozódó jövedelmezőségre tehetne szert, úgy hogy a termelés ismét lendületet nyerhetne, legalább egyik vagy másik főágban, melyből azután az üzletágak organikus összefüggésénél



fogva a többi termelési ágakra is áthathatna. Ezen út bármely pillanatban megnyílhatik véletlenül is, például valamely fontos találmány által; de meg kell hogy nyiljék a dolog természete szerint abban a pillanatban, midőn az üzleti reductio a megcsökkenő fogyasztással arányba hozatott és a termelési feltételek az anyagárak és munkabérek csökkenése folytán ismét kedvezővé válnak.

A másik út abban áll, ha az iparcikkfogyasztó államok, melyeknek kimerültsége a krízisnek okozója volt, akár a természetes fejlődés menetében, akár gazdaságuk fejlődését gátló finansziális nyügek erőszakos lerázásával ismét azon helyzetbe jönnek, hogy mint vételképes fogyasztók léphetnek fel. Ha ez megtörténik, a világvásárra dolgozó ipar ismét jutalmazó foglalkozást talál és a gazdasági lendület ismét kezdetét veheti, ezzel együtt pedig a növekedő vállalkozás és általában a gazdasági expansio.

Látható már ezen rövid jelzésből is, hogy szerfelett nehéz feladatokkal áll szemben a világ gazdaság. De nem szenved kétséget, hogy ezen feladatokkal előbb-utóbb képes lesz megküzdeni . . . . Már is több oly fejlemény regisztrálható, mely bármily fájdalmas konvulsiókat okozzon is az egyes államok egyes néposztályaiban, erős léptekkel tör a kibontakozás útjai felé. Az anyagárak és munkabérek igen érzékeny reductiót szenvedtek mindenfelé. — A feltalálási szellem erősebben dolgozik ép a jelen pillanatban és az utolsó egy-két év alatt, mint bármikor; a mennyiben a csodával határos új találmányok kerülnek felszínre. — Az iparcikkfogyasztó államok egész sorozata vagy redukálta, vagy repudiálta a reá súlyosodó és már elviselhetetlenné vált államadóssági kamatokat, ezzel igen nagy tehertől szabadítván meg polgárainak termelését és forgalmát. Az ily reductiók és repudiációk fájdalmait is nagyrészt kiheverte már a tőkepénzes világ. — A kifelé kölcsönzött tőkéknél tapasztalt veszteségek azonkívül visszariasztották a tőkepénzeseket a kalandos vállalatoktól és a belföldi piacra visszaterelték az alkalmazást kereső tőkéket. — Ennél fogva a nagyiparos államok pénzpiaczaiban a pénz már évek óta oly olcsó lett, a minő talán még sohasem volt, legalább ily állandóan nem. A tőkék olcsósága mellé szegődött a munkaerő olcsósága is, mely nem csak abból

eredt, hogy a munkaerő iránti kereslet megesökkent, hanem abból is, hogy az életszükségletek, melyek a munkaerő árának főtényezői, ma tetemesen olcsóbb áron szerezhetők meg, mint a válság kitörése előtt.

Mindezeknél fogva kézzelfogható, hogy a jobbrafordulás lehetősége igen közel fekszik — különösen a mi a nagyiparos államokat és azon másodrangú államokat illeti, melyek adóssági nyügeiktől egészen vagy részben megszabadultak.

Azonban hogy áll a helyzet Magyarországra nézve? — Ez azon kérdés, mely fejtegetésünk tulajdonképi tárgyát képezi.

Hogy hazánk helyzetét a gazdasági válsággal szemben tisztán felfoghassuk, hazánkat előbb mint önálló nemzetgazdaságot s aztán mint a világgazdaság egyik tagját kell szemügyre vennünk, s azonkívül még szem előtt kell tartanunk azon sajátos viszonyt, melyben az osztrák társbirodalommal vagyunk.

Ha mindeme vonatkozásokat tekintetbe vesszük, bátran elmondhatjuk, hogy a világon talán egyetlen egy állam sincs, melynek helyzete oly komplikált volna, mint hazánké.

Először ugyanis hazánk, mint önmagában vett nemzetgazdaság, azon államok kathégoriájába esik, melyeket iparcikk-fogyasztóknak nevezünk. Hazánk ugyanolyan szerepet játszott a válság keletkezésében és lefolyásában, mint a fiatal amerikai államok — mint Egyptom, Törökország stb.; hazánk a krízis által nem sújtott (mint az iparos államok), hanem részes volt annak előidézésében az által, hogy vételképessége kimerült. — Mi nem az iparválság alatt szenvedünk, hanem egy sokkal mélyebbre menő endemikus bajban, mely a krízisnek szülő oka volt. — Ezen bajnak symptomái nem túltermelés és abból kifolyólag szünetelésre kárhozott ipartelepek ezrei, hanem a termelés elégtelensége; nem elhelyezést kereső heverő tőke, hanem általános eladósodás és pénzszükség, nem külföldön holtta fektetett milliók vagy milliárdok elveszett jövedelme, hanem a külföldről behozott milliók után fizetendő kamat folytonos kiözlése.

Ha tehát hazánknak, mint magában álló nemzetgazdaságnak helyzetét jellemezni akarjuk, a legtalálóbbs jellemvonást abban találjuk, hogy hazánk ki van merülve.

De hazánk tulajdonképen nem önálló nemzetgazdaság, hanem

egy nagyobb nemzetgazdasági testnek egyik része. És ez már magában véve is nagyon komplikálja a helyzetet, annál inkább, mivel ezen nagyobb nemzetgazdaság, t. i. az osztrák-magyar monarchia, mint egész, inkább azon államok kategóriájába esik, melyeket iparczikk termelő államoknak nevezünk. Ezen egész nemzetgazdaság természetesen épen megfordított képét nyújtja annak, a mit hazánk önmagában véve feltüntet. A monarchia a gazdasági krízis által ép úgy sújtva van, mint Németország, Anglia, vagy újabban Franciaország is. Ennélfogva azon bajokon kívül, melyeket mint önálló nemzetgazdaság viselünk, azon bajok súlyát is érezzük, melyek a nagyiparos államokat érték.

És épen azért, mivel egy nagyobb nemzetgazdaságnak, t. i. az osztrák-magyar monarchia nemzetgazdaságának részesei vagyunk, a világgazdaságban való állásunk egészen sajátságos természetű. — A mi természetes helyünk tulajdonképen azon csoportban volna, a melyben a mezőgazdasági államok állanak, azonban Ausztriával való viszonyunk következtében azon oldalra sodortattunk, a hol a nagyiparos államok vannak.

Midőn a vámvédelmi reactio beállt, hazánk, mint a monarchia alkotó része a védelmi irányzatban nemcsak részes lett, hanem annak egyik főtényezője, sőt kezdeményezőjeként szerepelt. — Az osztrák-magyar autonom tarifa megelőzte a még csak most készülő német autonom tarifát. — Pedig a védelmi irányból eredő károk bennünket kétszeresen sújtanak, egyfelől az által, hogy termelvényeink értékesítése meg van nehezítve, másfelől az által, hogy szükségleteink meg lesznek drágítva.

Ezen helyzetnek visszásságait nem akarjuk részletesen ecsetelni, hanem egy-két igen fontos körülményt nem hagyhatunk érintetlenül.

Ha hazánk például pure et simple az úgynevezett mezőgazdasági államok közt foglalna helyet, teljes mértékben előnyünkre válna a krízisnek azon eredménye, miszerint mindenemű iparczikk ára tetemesen lejjebb szállt. — Ezen előnytől ma és még inkább a közelebbi jövőben elesünk, s ezáltal természetesen hátráltatva van közgazdaságunk felüdülési processusa.

Vagy ha megfordítva a nagyiparos államok sorában állanánk, termelésünknek előnyére válnék a krízis azon eredménye,

hogy a pénz kamatlába tetemesen leszállt. — Ezen előnytől is el vagyunk ütve az által, hogy magas kamatu államadósságaink vannak, melyek — minden másoktól és eredménytől eltekintve, a nemzetgazdaság törvényei szerint — a magánkamatlábat is felszöktetik.

Ezzel még egy nagyobb calamitás áll kapcsolatban. — Az államunkat és magángazdaságainkat terhelő rengeteg adósságokat legnagyobbbrészt azon időben contraháltuk, midőn a gazdasági válság még ki nem tört. Azon időben köztudomás szerint mind a munkabérek, mind a különféle árúk, értékek és ingatlanok ára átlag legalább egy harmaddal, de nagy részben még többel is magasabb volt, mint jelenleg. — A krízis az árakat mind a javakra, mind a munkakerőkre nézve tetemesen lenyomta. Mert ugyanazon javakért vagy munkáért már csak a régi ár  $\frac{2}{3}$ -át, vagy esetleg felét lehet kapni; és mégis a régi kamatlábat s a régi tőkét kell fizetnünk, — e szerint érte egy harmaddal, vagy esetleg félannyival több árut és munkát kell adnunk, mint akkor, midőn ama kölcsönöket kötöttük. — Ez ránk nézve, mint adósokra nézve rendkívül terhelő változás, és annak káros hatását megsínyli nem csak az egyes, hanem az állam is, melynek adóbevételei aránylag mindinkább csökkennek, daczára a folytonos emelési kísérleteknek. — És ezen káros viszonyt megváltoztatni nincs semmiféle mód, mert a javak és munkaerők értékesökkenésével megcsökkent az állam bitele is, és a kamatláb, mely mellett az állam pénzt nyerhetne, a helyett hogy csökkent volna, inkább feljebb ment, minélfogva az adósságok conversiójáról egyelőre szó sem lehet, — ha csak a conversiót erőszakos módon nem akarjuk keresztül vinni.

Bármint nézzük tehát a dolgot, mindenütt csak az látszik, hogy hazánk helyzete a krízisben még sokkal komplikáltabb, mint bármely más államé, s hogy ennélfogva a kibontakozás ránk nézve még sokkal nagyobb nehézségekkel jár, mint bármely más államra nézve.

### III.

Bármily bonyolult legyen is hazánk helyzete az általános világválság közepette — a kibonyolódás utjait mégis meg kell

keresnünk és — meg kell találnunk. Minél nehezebb e feladat, annál nagyobb assiduitással kell neki feküdnünk. — E szerény kísérlet keretében természetesen sem a keresést, sem a felfedezést nem tűzhetjük czélul, hanem csupán arra szorítkozhatunk, hogy néhány feltűnőbb tényre és jelenségre utaljunk, melyekből nagyjából kivehető, hogy merre kell a kérdéses kibontakozási utak nyomait kutatnunk.

Mielőtt ezt tennők, mindenekelőtt tisztába kell jönnünk azon jelszavak értelmével és jelentőségével, melyekkel a hazánkban (mint mindenütt) létező két ellentábor által követni kívánt közgazdasági irány jellemeztetik. Hogy röviden fejezzük ki magunkat, a két ellentétes irány egyikét ezen jelszóba foglalhatjuk: „keletre!” másikat abba: „nyugatra!”

Azok után, a miket fentebb elmondottunk, felesleges bővebben fejtegetnünk, hogy azok, a kik hazánk közgazdasági jövőjét a keleti kereskedelem fejlesztésében látják logikailag véve, az iparfejlesztés politikájának szószólói, mert hiszen keleten mit csinálhatnánk, mint hogy iparcikkeinkkel igyekezzünk piacot hódítani, s értük cserébe nyersanyagokat hozni! Viszont azok, akik hazánk jövőjét abban keresik, hogy a nyugati államokkal lépjunk minél szorosabb és tartalmasabb érintkezésbe, lényegileg véve nem kívánnak egyebet, mint östermelvényeink exportjának minél erőteljesebb fejlesztését. — Az első jelszó szerint az industrialismust, a második az agriculturalis fejlődést hiszi és vallja Magyarország jövőendő hivatásának. Ha ezen a nyomon tovább akarnók az eszmemenetet fűzni, arra kellene jönnünk, hogy a keleti irány hívei a dolgok logikája szerint iparvédelmi tendenciáknak hódolnak, a nyugati irány hívei ellenben a free-trade táborába tartoznak. De ezen következtetést — bár rendkívül egyenes és kathegorikus módon előtérbe tolakodik — nem merjük megtenni, mivel ezen következtetésnek a tények ellentmondanak: vannak gazdasági politikusaink, kik egész odaadással szólnak és működnek a keleti irány érvényesítése mellett, s a kik mégis prononcirozott free-traderek, és ismét vannak egyesek, kik elvi barátjai a védelmi politikának, és mégis a nyugati irány mellett küzdenek testtel lélekkel.

Ezen ellenmondás abban lelheti magyarázatát, hogy hazánk egyfelől mint magában álló nemzetgazdaság jön tekintetbe,

másfelől pedig mint az osztrák-magyar monarchia összgazdaságának része vétetik számba. Ha például keleti hivatásról szólunk, ezt némely részben úgy értelmezzük, hogy Magyarország maga legyen keletre exportáló iparállam, másrészben ismét úgy, hogy Ausztriával együtt teljesítsük e feladatot, s e végett kapaszkodjunk minél szorosabban Ausztriába. — Épen így ha nyugati hivatásról beszélünk, azt némely részben úgy értjük, hogy magunkat Ausztriától emancipálva főleg tengeri uton lépünk direct összeköttetésbe a nagy nyugati államokkal; némely részben ellenben úgy, hogy főleg Ausztria legyen a mi nyugati hivatásunk célpontja.

A jelszavak tehát igen eltérő, sőt egymással merőben ellenkező magyarázatot tőrnek, s azért ha az ezen jelszavak által kijelölt irányok nyomán akarnók a válságból való kibontakozás útját keresni, még nagyobb chaoszba jönnénk. — A keleti és nyugati hivatásra vonatkozólag tehát csupán azt véljük megemlitendőnek, hogy amennyiben a keleti irány az iparfejlesztési vagyis védelmi, — ellenben a nyugati irány a szabad kereskedelmi törekvések vonalába esik, ezen irányokra nézve is áll az, a mit fentebb a szabad kereskedelmi és védelmi politikáról mondtunk, t. i. hogy az azok közötti választás nem képezi egészen önelhatározásunk tárgyát, hanem a két irány bizonyos logikai összefüggésben áll a világgazdaság időszerinti állásával; a szerint, a mint a világgazdaság az expansio vagy contractio stádiumában van, hol a nyugati, hol a keleti hivatás birhat ránk nézve nagyobb súlylyal.

Ez volna a szabatos álláspont abstracte véve: de a concret viszonyok, nevezetesen az Ausztriával 10 évre kötött vámszerződés folytán azonkívül még azt is magukkal hozták, hogy önálló iparfejlesztésről egyelőre nem igen lehet szó, s ennél fogva a keleti hivatás, melynek az iparfejlesztés lehetősége majdnem elengedhetlen feltételét képezi, egyelőre ismét háttérbe, vagy helyesebben mondva szűkebb körre szorítottatott.

De mindezekről eltekintve, magára a dolog érdekére térve, fentebb már ki volt fejtve, hogy a hazánkra súlyosodó válság hármasság természetű. Először ugyanis Magyarország önmagában véve, mint mezőgazdasági állam endemikus kimerültségben szenved; másodsor sujtva vagyunk, mint a monarchia

része azon válságos reactiv bajok által, melyek a monarchiát mint iparos államot sujtották és melyek minden más iparos állammal közösek. Végül harmadszor mint a világgazdaság egy tagja, érezzük és éreznünk kell a világgazdaság összeségét lesujtó általános lehangoltságot és pangást.

Ha már most azt kérdezzük, hogy mi teendője van Magyarországnak ezen háromszorosan complicált helyzetben, kézzel fogható, hogy a mi a legutóbb említett világgazdasági pangást illeti, azzal szemben hazánknak ép úgy, mint minden más államnak azon közös feladata van, hogy a maga körében hárítsa el a válság okait és gyógyítsa meg azon sebeket, melyeket szenvedett. Többet az általános válság elhárítására sem hazánk, sem semmiféle más állam nem tehet. De ezt megtennie egyszersmind kötelessége önmaga iránt ép úgy, mint az összesség iránt, melynek egyik számba veendő tagja lenni akar.

Feladatunk tehát: a magunk körében elhárítanunk a válság okait. De Magyarországnak kettős köre van, melyek mindegyikét magáénak kénytelen elismerni: először ugyanis önálló mezőgazdasági állam vagyunk; másodszor — mint a monarchia egyik része — egy nagyobb iparos államhoz tartozunk. A válság elhárításának útjait ezen két szempontból kell kutatnunk.

Hazánkat először is mint önálló mezőgazdasági államot akarjuk szemügyre venni.

Helyzetünk signaturája e tekintetben a kimerültség, s ennél fogva általánosságban az a feladatunk, hogy minden képzelhető eszközzel erőt gyűjtsünk. Ki kell emelnünk, hogy nem az állam pénzügyeiről szólunk, hanem nemzetgazdaságunkról. Pénzügyi és gazdasági politikánknak egyaránt oda kellene irányulni, hogy ismét erőhöz jöjjünk. Hogy mi teendő e célra, részletesen elő nem sorolhatjuk, mivel akkor egész közgazdasági politikánk körét fel kellene karolnunk. Hanem főleg két nagy fontosságú feladat nyomul előtérbe, melyek nem annyira hosszú organikus fejlesztés, hanem rövid idő alatt megtehető erélyes intézkedés útján valósíthatók meg, melyekre tehát különös súlyt kell fektetnünk.

Mindkettő a forgalmi politika köréhez tartozik; az egyik

vasuti hálózatunk jövedelmezővé tétele, a másik a legjutalmazóbb exportutak biztosítása.

A mi először is az első feladatot, a vasuti hálózat jövedelmezővé tételét illeti, erre nézve mindenek előtt arra kell utalnunk, hogy a világválság előidézéséhez hazánk főleg az által járult, hogy vasuti hálózatába óriás összegeket bele épített, mely vasutak azonban magukat ki nem fizetvén, a beépített összegeket a világgazdaságra nézve holtta tették. És miután a kérdéses összegek kamatait mégis évenként mintegy 15 millió erejéig fizetnünk kell, ez által nemzetgazdaságunktól évenként kénytelenek vagyunk elvonni ama tetemes összeget, mely a polgárok kezében hagyva, tetemesen emelné nemzetgazdaságunk fogyasztási képességét, vagy esetleg évről-évre tőkésítve, a termelést növelné és a felüdülést lényegesen előmozdítaná. Azon vétket, melyet elkövettünk, csak az által tehetjük jóvá, ha sikerül vasuti hálózatunkat oly helyzetbe hozni, miszerint magát kifizesse. Erre módot nyújthat a keleti és déli kapcsolatok létrehozása. . . . Annyit irtak már e tárgyról, főleg a szerb vasuti egyezmény és a boszniai occupatio felmerülése óta, hogy ez ügyet bővebben fejtegetni egészen felesleges. Csupán azt emeljük még ki erre nézve, hogy a kapcsolatok létrehozatala nemcsak nemzetgazdasági, pénzügyi és politikai szempontból fontos, hanem hazánknak legfőbb világgazdasági feladata, oly feladat, melynek megoldása által a magunk részéről igen fontos lépést teszünk a világválság elhárítására.

A déli és keleti kapcsolatok létrehozatala megoldja egyszersmind keleti kereskedelmi hivatásunk kérdését is, a menyire ezen kérdés ma tényleg megoldható. — Miután oly iparcikkeink (a szesz, czukor, némi vas és üveg, valamint egyes jelentéktlenebb kézműves árukon kívül) alig vannak, melyeknek keleten piacot hódíthatnánk, egyelőre a szállítási üzletre kell szorítkoznunk. De ha a kapcsolatokat — főleg Galacz, Konstantinápoly és Saloniki irányában — létrehozhatjuk, a szállítási üzlet magában véve is igen jelentékeny előnyöket biztosítana számunkra. Mert hisz mindezen most említett vonalak nevezetes világkereskedelmi vonalak hiányzó láncszemeinek tekintendők.



A szállítási üzlet nyomán idővel iparos összeköttetések is keletkezhetnek, de ez még a jövő távolában fekszik.

A másik nagyfontosságú feladat a legjutalmazóbb export-utak feltalálása és biztosítása. Hogy exportunk nyugat felé gravitál, azt mindenki tudja; hogy exportunk tárgyai főleg gabona, liszt, bor s több efféle élelmiszerek, valamint ipari nyersanyagok, azt is mindenki tudja. Kérdés csupán az, hogy ezen cikkeknek melyek a legjobb piacjai — és melyek az odavezető legjobb és legolcsóbb utak.

E tekintetben beszéljenek a számok. Mindenekelőtt Németországot nézzük, mely Magyarország nyersterményeire nézve általánosan legjobb piacnak tekintetik. Németország behozatala gabona és lisztből 1872—75-ben átlag 398 millió markot tett, állatokból és állati étszerekből 290 milliót, 1875-ben e behozatal 418 millióra, illetőleg 318 millióra, 1876-ban pedig már 595 millióra, illetőleg 401 millióra emelkedett. Ellenben a kivitel volt gabonából és lisztből 1875-ben 267 mill., 1876-ban 222 mill., állatok és állati étszerek 1875-ben 232 mill., 1876-ban 301 millió. Látható ebből, hogy Németország a mi fő exportcikkeinkben igen is passive áll, és pedig tetemes összeggel. (1876-ban a fentebbi két rovatban majdnem 480 millió mark értékkel.) De ha a be- és kivitel mozgalmát vizsgáljuk, azt látjuk, hogy míg észak-keleten és keleten bevitele van, nyugaton és észak-nyugaton ugyanezen cikkeket ismét exportálja. És ezen export főleg Anglia felé irányul.

A mi Franciaországot illeti, köztudomású, hogy főleg búzára nézve Franciaország talán a legnagyobb termelő; mindazonáltal a behozatal cerealiákban igen tetemes, (pl. 1876-ban 239 millió frank, 1877-ben 195 millió frank), úgy hogy a kivitel csak kivételesen éri el ugyanezen magasságot, (1876-ban 146 millió, 1877ben 174 millió). Ennélfogva Franciaország is e fő kiviteli cikkünk tekintetében passive áll, bár nem sokkal. A francia behozatal legnagyobbbrészt Marseillen keresztül délen bejön, míg a kivitel legnagyobbbrészt Anglia és egy része Svájc felé tart.

Svájc behozatali és kiviteli jegyzékei nem engednek kellő betekintést az egyes árúk minőségébe, de annyit tudni lehet, hogy az élelmi cikkek a behozatal legtetemesebb részét

képezik, (1875-ben 10 millió métermázsa, 1876-ban majdnem 12 millió), kivétel ugyanezen cikkekben csekély.

Jelentőséggel bír Olaszország is; a cerealiák behozatala tetemesen felülmúlja a kivitelt. (Beh. 1876-ban 108 mill. frank, 1877-ben 93 mill., kiv. 1876-ban 75 mill., 1877-ben 70 mill.) A behozatal többnyire tengeren történik, a kivitel nagy része Svájc felé megy.

De legfontosabb Anglia. Gabona és liszt behozatala (elenyésző kivitel mellett) több száz millió frt értékre rug. Például 1876-ban a bevétel volt búzából mintegy 23 mill. font sterl., kukorica majdnem 13 mill. font sterl., más gabnaneműek mintegy 11 mill., liszt mintegy 4·7 mill., összesen mintegy 52 mill. font sterling, vagyis 520 mill. frt; 1877-ben buza 33·8, tengeri 9·8 mill., más gabnaneműek 12·8 mill., liszt 6·8 mill., összesen mintegy 63·2 mill. vagyis mintegy 632 millió, frt érték. Ezen óriás bevétel mellett Németország és Franciaország rendes beviteli többlete egészen elenyészik.

Már ezen néhány számból is látható, hogy főkiviteli cikkünk legfontosabb piacza Anglia. Az egész continens gabona-forgalmi áramlata Anglia mint központ felé tart. Anglia tetemes gabonamennyiségeket von magához még azon államokból is, melyek maguk kevesebbet termelnek, mint a mennyit saját szükségletük tesz, nevezetesen Franciaországból és Németországból. E két állam szükségletének legnagyobb része tulajdonkép Anglia által idéztetik elő. — Figyelemre méltó jelentőséggel bír azonkívül még Olaszország és Svájc (főleg Marseillen át).

És körülbelől ugyanily viszonyok állanak többi fontosabb kiviteli cikkeinkre nézve is, a minők gyapjú, bor stb.

Ezek szerint a legfontosabb és legjobb piac ráuk nézve is, mint minden gabona- és nyersanyag-termelő államra nézve, Anglia; ezzel kell lehető legolcsóbb és legközvetlenebb összeköttetésbe lépünk.

Erre a tengeri ut kínálkozik. Ha exportunkat biztossá és jövedelmezőbbé akarjuk tenni, azt a tengerre kell terelnünk, a honnan directe Anglia felé tarthat, de ha kell, utba ejtheti Olaszországot, Svájcot (Marseillen át) s esetleg Franciaország déli részeit. Ki van mutatva, hogy ha ez irányban öntudatos tarifapolitikát folytatunk — és a hajózás fejlesztésére kellő

intézkedéseket teszünk, árúink kivitelét tetemesen olcsóbbá tehetjük és ez által termelvényeink értékesítését igen lényegesen javíthatjuk.

A német birodalom által legközelebbi időben megkezdett vasuti tarifaháború erre nemcsak indokul szolgálhat, hanem azt majdnem kényszerítő erővel állítja előnkbe. . . . Jöhet idő és talán nemsokára, midőn e feladat teljesítése minden oldalról szorongatott gazdaságunkra nézve életkérdés leend! . . .

Most még azon feladatokról kellene szólnunk, melyeket a válság elhárítására Ausztriával együttesen kellene foganatba vennünk. A monarchia mint egész, a nagy iparos államok sorában áll, s e tekintetben ránk, mint a monarchia részeseire, mindazon feladatok is hárulnak, melyek az iparos államokat illetik. A gyógyulási processus egyes főbb mozzanatait már fentebb érintettük. Röviden csak azt kell konstatálnunk, hogy mindama mozzanatok nem annyira pozitív intézkedések, mint inkább az egészséges visszahatás szabad működésének lehetővé tétele által érvényesíthetők. Azon vélt ellenszer, melyet sokan az összes államoknak egymás ellenében alkalmazott védelmi politikájában keresnek, (bár ez a gazdasági reactióval természetes kapcsolatban látszik állani) mégis határozottan káros; mert erőpazarlással jár, holott épen erőgyűjtésre volna szükség, mert a túltermelést mesterségesen előmozdítja, holott a válság az iparos államokra nézve épen a túltermelésen alapszik; mert a baj elhárítására szükséges egyetértő összeműködést lehetlenné teszi, holott a baj közös levén, csak közös egyetértéssel lenne elhárítható. Ezért Magyarországnak nemcsak saját érdekében, hanem a világválság mielőbbi megszüntetése érdekében is határozottan ellenezni kellene a védelmi irányzatot s még inkább az autonom rendezkedés czime alatt kitörőfélben levő általános vámháborút.

DR. MUDRONY SOMA.

## GRÓF BENYOVSZKY MÓRICZ

ÉS

### A MAGYAR TENGERPARTI KERESKEDELEM ELSŐ KEZDETEL.

A XVIII-ik századot hazánkra nézve rendesen a stagnálás sivár, eszmékben szegény korszakának szokás nevezni. Első tekintetre ez állítást hajlandók vagyunk igazolni: a közéletben hiányzik minden az életre mutató tünet, a köz iránt rendkívül érzéketlen a nemzetnek megannyi rétege. A kormány a formák között mozog, alkotmány van, csak hogy olyan, mint a keret, melyből hiányzik a kép. S mégis, ha a hivatalok iratesomagaiba tekintünk, rendkívül mozgalmas, országboldogító tervekben, hazafias indítványokban dúsan bővelkedő élet tárul föl előttünk. Mindenki reformokon töri a fejét; helytartótanács, udvari kamara, pénzügyi, közlekedési s közoktatási projectumokat nagy szaporasággal állít össze, a sok legfelsőbb kézirat egymást éri. Az indító okot első sorban kétségkívül Mária Théréziának, kinél kevés erélyesebb nő ült valaha trónon, eszmékben gazdag szelleme — támogatva ügyes tanácsosoktól, — képezi.

Mária Thérézia kormányzatában megtaláljuk a XVIII-ik századbeli atyai absolutismus mindkét idealisabb vonását: népeit boldoggá akarja tenni a közművelődés s a közvagyonosodás emelése által. Magyarország, mint a melynek népét nagyon szerette, egyik főhelyet foglal el a nemzetgazdasági programban.

Magyarország nagy híjával volt a közlekedési vonalaknak, nyersterményeinek ez okból rendkívül csekély a kivitele, pedig csak félig-meddig türhető szállítási szervezet mellett rendkívül nagy kereslet lesz vala remélhető.

Mária-Thérézia átlátta, hogy ily mostoha körülmények között az ő úgynevezett közös birodalmának csak kárára lehet az a meddő helyzet, melyben a magyar kereskedelem s áru-

forgalom kivált az 1770. évek elején leledzett. Ennek javítására, s első sorban is nemzetgazdasági okokból intézte 1776. január 2-án gr. Eszterházy Ferenczhez, a m. k. udvari cancellaria elnökéhez, a következő legfelsőbb kéziratot:

»Da Ich eine Hauptabänderung in Meinen Commercial-Einrichtungen getroffen, und den Commerciën-Rath mit der Böhmisch Ö.-en Hof-Kanzley vereiniget habe, so will Ich aus besonders gnädigem Wohlwollen für das Königreich Hungarn, ihnen die Besorgung seiner Commercial-Geschäften, so wie in allen anderen Meinen Königreichen und Provinzen geschiehet, hiemit auftragen, wannenhero bey denen beyden Consiliis hinfüro, so wie bey denen andern Landes-Stellen, die vorkommende Commercialia auch zu behandeln seyn werden, und in wichtigeren Angelegenheiten selbe hieher der ihme untergebenen Kanzley heraufgegeben wurden. Es wird sich auch mit der Böhmisch-Ö.-en Hof-Canzley einzuverstehen haben, und Mir nachhero vorstellen, ob er ein oder das andere Personale des nun dissolvirten Commerciën-rath dazu benöthige, und anzustellen gesinnet sey. Um aber noch mehr dem ganzen Königreich werththätig Mein Verlangen zur besten Emporbringung seiner Cultur zu beweisen, so bin Ich entschlossen Fiume und die Buccaraner Güter, sammt den rechtsliegenden Theil von der Caroliner Strasse, wenn man von Karlstadt nach Fiume gehet, und der Stadt Karlstadt, die zu einer Königlichen erhebet, mit Croatien neuerdings einzuverlaiben dergestaltten, dass aus selben Theilen ein neues Comitaterrichtet, und in allen Behandlungen von Publicis Justiz, und Polizey-Sachen, dem Croatischen Consilio wie alle andere Comitaten unterzogen wurde, welches auch Fiume in so weit angienge, als nicht die Sanitäts und Mercantil-Gesätze, was anderes verordnen, zu welcher schleuniger Ausübung dann nach Fiume ein eigener Commandant, der sowohl die Sprache, als die Fähigkeit dazu hätte, auszuersehen, und Mir vorzuschlagen wären. Ueber die Modalitäten und Zeit dieser Uebernahme wird er sich sowohl mit der Böhmisch-Ö.-en Hof-Canzley, als mit der Hofkammer einverstehen nicht zweifelnd, dass die

hungarische Nation sich dieses neue Debouché zu an Mann-Bringung ihrer Producten bestens wird zu Nutzen machen, und auf der Caroliner Strasse, so wie auf der Culpa, alle noch übrige wenige Anstände, ohne Zuthuung meines aerarii beheben werde.

*Maria Theresia m. p.*

E legfelsőbb kézirat az osztrák-magyar monarchia kereskedelmi történetében forduló pontot jelez.

A birodalom összes kereskedelmi és életbevágó közgazdasági ügyeit Bécsben a »Directorium Commercium et Oeconomicum« vitte.

Nem lehet e közgazdasági tanácstól bizonyos tapintatot, a kor gazdasági eszméi iránt való fogékonyságot elvitatni. Csakhogy a túlságos jóakarát és buzgóság az, mely e bizottmányi működésnek javára nem szolgált. Garadával terem a reform-projectum, mindig kísérletekkel állanak elő, s a vége rendesen az, hogy újra kezdik. Azt sem lehet mondani, hogy Magyarország gazdasági érdekeit nem vették tekintetbe. Vették, de a magok fölfogása szerint. Ezt a birodalmat Chotek Rudolf gróf 1752-ben úgy képzei, mint a mely közgazdaságilag véve két részből áll, az egyik: az örökös tartományok »manufactur-rész«, a magyar korona őstermelő tartományokat számlál. Mindkettő jellegének megfelelőleg közlekedési vonalakat kell nyitni, s nem kell a transito forgalom előnyei mellett az önálló vízi, tehát tengeri kereskedelmet elhanyagolni\*). Mindez igen szép, ámde Chotek ebből azt vonja le, hogy Fiume, tehát a magyar tengeri kereskedelemnek ez a gyűpontja, helyeztessék közigazgatásilag a triesti intendanza alá, mely viszont a directorium commerciale alatt áll. »So bald er mit Graffen Haugwitz und Directorium accord, approbire es auch« volt a királynő válasza. Meg is egyeztek megannyian, s már 1752. márczius havában a triesti felügyelő Hamilton gróf parancsolt Fiumében. A városi igazgatás mindenkép triesti mintára szerveztetett, s Fiume, mint ausztriai örökös tartomány szerepel a birodalmi complexumban.

Évtizedek teltek el így, Magyarország pénzügyi és köz-

---

\*) Országos Levéltár: Cancell. oszt. Flumin. Fas. 8.

gazdasági kormányközege a magyar udvari kamara lett volna, de ez a cseh-osztrák udvari kamara rendelkezéseinek — minden külső önállóságra törekvése mellett is — csak végrehajtója vala.

A sok terv mellett nem javult a gazdasági helyzet. A kereskedelem épen nem virágzott, a kivitel s a tengeri forgalom, épen úgy Triestben, mint Fiumében lehetőleg csekély, elannyira, hogy a Fiuméba érkező árúk évenként átlag 2547 frt 22 krt fizettek, mi az utak fentartására szánt összeget is alig futotta ki. A hetvenes évek elején gr. Eszterházy Ferenczben, eléggé erélyes és tapintatos cancellár vezette a magyar ügyeket.

Meg kell vallani, hogy gr. Kolowrat, a cseh-osztrák udvari kamara elnöke ugyancsak fogas, szándékaiban pedig makacs ellenfél volt. Az udvarnál e két férfi egész harczot folytatott egymással ebben a tárgyban. Eszterházy győzött, sőt mondhatjuk, teljesen győzött. Nemcsak — mint az általunk közlött kéziratban olvasható — Fiumét választották el a trieszti intendanzától, hanem ezt is feloszlatták, fel a császári közgazdasági tanácsot is. Fiume külön kormányzóságot képezett, első kormányzóvá gr. Majláth József neveztetett ki: eszes, mondhatni lángeszű férfiú, kinek maradandó emlékét képezi Fiume városának törhetetlen hűsége az anyaállamhoz.

Triestben az intendenza szintén nem nagy eredményeket mutatott föl, Kolowrat beleegyezésével itt is külön kormányzóságot alakítottak, élén gr. Zinzendorffal, kinek élénk tevékenységét kimerítően tárgyalja Arneht legutóbb megjelent munkájában \*).

1776. jan. 2-án jelent meg a királynő kézírata a külön kormányzat s Fiume önállósága ügyében, ápril 16-án már Eszterházy fölterjesztést intéz, melyben gr. Majláth Józsefet ajánlja a kormányzói tisztre, s ezzel kapcsolatban fejtegeti, hogy a magyar kiviteli kereskedelmet teljesen függetleníteni kell. »Mindent helyesnek talállok« írja a királynő, csakhogy »nur eher sich noch mit Kolowrat zu verstehen«. S ez meg is történt. 1776. október 21-én a város népének lelkesedése s nagy ünnepélyek között vette át Majláth a kormányzóságot, átvette

\*) Maria Theresias letzte Regierungsjahre, 1879. III. kötet.

a város vagyonáról szóló leltárt, az igazságszolgáltatást, a tengerparti ügyeket, szóval hivatalos működését teljes erélylyel kezdte meg\*).

Fiume visszacsatolása a mult századi gazdasági viszonyok közepette kétszeres fontossággal birt. Lendületet adott az alig tengődő iparnak, kereskedelemnek, de meg másrésről az ott már meglehetősen virágzó gyárakra nézve is könnyebbült a gyártmányok eladása, több terük nyilván.

Fiumében és Buccariban a gyáripár állásáról, mely a viasz-, kötél-, fazekas-, salétrom-, szesz-, szappan-, bőr-, posztó-, dohány-fabricatio különmemű ágazatait foglalja magában, eléggé kimerítő áttekintést nyújt az itt következő táblázatos kimutatás\*\*).

#### A fiumei és buccarii gyárak üzleti kimutatása 1777—1779-ig.

Gyárak	Termelés mennyisége			Jövedelem			Munkások száma		
	1777	1778	1879	1777	1778	1779	1777	1778	1779
Viasz . . . .	39800 fnt	39800	44875	7148 f.	9148	8236	9	9	9
Kötél . . . .	64600	74600	66240	60505	4590	4536	23	31	28
Fazekas . . .	—	—	—	4945	4880	4880	14	14	14
Salétrom . . .	250000m.	280000	300000	312000	400000	428000	400	400	400
Szesz . . . .	7780 ed.	9788	250 ed.t.	2114	2008	200	4	4	3
Szappan . . .	12370 fnt	9100	—	442	455	—	3	3	—
Vargaművek .	—	—	—	6304	7241	9791	10	11	11
Posztó . . . .	200 vég	113	111400	1766	4068	1962	15	16	16
Ruhaszövet .	900	1000	500	150	166	479	6	6	6
Vászon . . .	—	2619 v.	2706	—	6103	18554	—	200	200
Dohány . . .	—	2980m.	300	—	9587	10323	—	120	120
							484	814	807

\*) Nem bocsátkozom a leginkább Fiume külön történetét illető részletekbe, figyelmeztetem azonban az érdeklődőket a m. k. Országos Levéltár Cancellariai osztályában őrzött Fluminensiákra. Ugyanitt őriztetnek az intendanza uralkodása alatt kelt iratok is, de csak részben, minthogy igen sok elpusztult. Figyelmet érdemel e részben a tavaly, Székely József fordításában megjelent ily című emlékirat is: Magyarország meddő gazdagságának hogy lehetne hasznát venni az osztrák és magyar tengerpart történelmi és természeti rövid rajzával, írta gr. Szapáry János 1784.

\*\*) Országos Levéltár: canc. osztálya. Flum.



Három év eredményeit tünteti fel e táblázat; adatait — hivatalosak lévén — legalább megközelítőleg pontosaknak kell elfogadnunk. Legjobban jövedelmez a salétrom, a kötélverés, a vászon, bőr stb.

A kormányzóság működése tagadhatlanul üdvös intentiókat táplált ugyan, de két nagy akadályba ütközött az intensív, igazán gyümölcsöző forgalom létesítését célzó törekvés. A fiumei kikötő, melyet III. Károly 1717. jun. 2-án kelt rendeletével szabadnak »porto franco«-nak nyilvánított, \*) elég tágas volt ugyan, de oly árva állapotban vala, hogy javítása a múlt század végén kikerülhetlenné látszott. Akadt is vállalkozó elég. Ügyesebbnél ügyesebb mérnökök versenyeztek projectumok beadásával, de a sok tervnek igen kevés gyakorlati eredménye volt. Legtöbb figyelemre méltatták V e r n a d a híres olasz mérnöknek tervét, melynek mását márcsak a történeti érdeknél fogva, kötelességünknek tartjuk e tanulmány keretében közzé tenni.\*\*)

E tervnek foganatja nem volt ugyan, de felköltötte a kormányzóság figyelmét, mely aztán egynémi javításokat eszközöltetett is, a kapuczinusok kerti telke dolgában pedig alkudozásokba bocsátkozott. Az új kornak maradt mindazáltal feladatául, hogy a fiumei új kikötőt kiépítse.

Másik, sokkal égetőbb hiány a közlekedési vonalak rossz-ságában rejlett. A Fiumében összepontosuló vonalak, részint a végvidéki kormányzat gondatlansága, az azokon divatozó pontatlan s a mellett zsaroló vámkezelés miatt olyanok voltak, hogy sokkal inkább az osztrák tengerpartnak hosszabb útját vette igénybe a kereskedő. Bosziljievotól Károlyvárosig (2 posta) az út rosszul volt elkészítve, lejtőkön s hegycsúcsokon vezetett keresztül; ezt kellett égetően kijavítani, s kiépíteni.

Fiume emelkedésének kérdése egyenes arányban állott a Károlyvároséval. Kereskedelmi érdekekhez értő helytartótanácsosok hangsúlyozzák azt. Majláth Józsefet neveztetik ki a hibásan Szörény-vármegyének elkeresztelt új vármegye főispánjának. Károlyváros vala a vármegye székhelye, s így a főkormányzó egy személyben egyuttal főispán is lévén, az egy-

\*) Lásd a cancellaria levéltárában a »Normalia relate ad proceduram judicalem in Litorali hungarico praescripta« című gyűjteményt.

\*\*) A füzet mellékle-ei közt I.

másra utalt terület érdekeit annál jobban, s ügyesebben tudta megegyeztetni.

A károlyvárosi kereskedelem azon okból nyert jelentőséget, minthogy több szárny-útnak volt a csomópontja, nevezetesen a zágrábi, s a zeng-novi-szentgyörgyinek. Mária Theresia már az ötvenes években igyekezett a sok közbeneső vámterhen segíteni, némi javításokat is tétetett a rozzant útakon; öt örházat építtetett: Smrceva Polona, Ravnagora, Starilaz, Felső-, Alsó-Merkopail és Sunarenál, leszállítá az egyes árúk, nevezetesen a gabona- s a liszt-vámokat, de gyökeres reformokat ez ideig nem léptetett életbe. Különben ezen, amugy is néptelen, s nem épen vállalkozó szellemű vidéken, magát a lakosságot is nevelni kellett: a kereskedelmet jó részben czinczárók üzték, természetesen keleti módra.<sup>1)</sup>

Ebben a helyzetben rövid négy év alatt rendkívül nagy sikert mutatott föl Majláth József. Nem igen kérte hozzá az állam segélyét, tudta eleve, hogy ha épen nem nyílt rosszakarattal, de jó akarattal sem találkoznak előterjesztései. Szürényvármegye, Fiume városa, s néhány tekintélyes kereskedővel egyetértve javíták közös erővel az utakat; szabályosabb eljárást követett a vámszedésnél, a közönséget bizalomra gerjesztvén. Csak a II. alatt mellékelt táblázat<sup>2)</sup> eredményeit kell felsorolnunk, hogy e működés sikeres voltát méltányolhassuk.

Míg 1775-ben Magyarországból a tengerpart felé csak 156,763 forint 30 krt érő árú szállíttatott, öt év múlva 637,204 forint 6 krral többet érőt, 793,967 frt 36 krt. mutat föl a táblázat.

A német tartományokból 1775-ben 69,495 frt 75 krt képviselt az áruforgalom, 1780-ban 219,743 frt 3 krral többet: vagyis 289,237 frt 30 krt.

1775-ben a fumei gyártmányok értéke 802,582 frt 28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kr., 1780-ban 693,804 frttal több, tehát 1.496,386 frt 43 kr.

Mindhárom tétel összege 1775-ben 1.028,841 frt 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kr., 1780-ban 2.579,391 frt 49 kr., tehát öt év alatt a forgalom

<sup>1)</sup> Vanicek Ferencz: Spezial-geschichte der Milltärgränze a IV. kötetben.

<sup>2)</sup> Lásd az Országos Levéltárba kebelezett fumei kormányshéki levéltár iratait. Létezéséről emlékezik gr. Szapáry János is.

1.550,750 forint  $23\frac{1}{2}$  krral emelkedett; évi átlag 310,150 frt 4·7 krajczár.

Számok bizonyítják, hogy a kormányzáság felállításának határozottan hasznát látta a tengerparti kereskedelem. — Mindamellett is nem kicsinyeljük e mozgalom nemzetgazdasági fontosságát az anyaországra: állítván, hogy csak jól indult zsege kezdeményezéssel van dolgunk. Olasz kereskedők, kiket a Levante uralt, mindinkább bizni kezdenek a fiumeiekben, a forgalom nemcsak az ádriai tengerre terjed, angol, francia, sőt távolabbi nemzetek hajói is érintik, szóval a tengeri forgalomban önálló pontként szerepel.

A kereskedelmi siker rendesen fölébreszti a vállalkozó szellemet; mennél fényesebb az, a tartósságot nem is tekintve, a vállalkozás annál merészebb, merész annyira, hogy a realitás határán okvetlen túlcsap. Nagy eredményt aránytalan eszközökkel akar elérni. Ez a modern, úgynevezett »schwindel«. Első tekintetre elkoptatott axiómának tűnik föl állításunk, de tárgyalásunk folyamában hamar észrevesszük, hogy nagyobb közgazdasági emótióknál kikerülhetetlen ez a tünet; érdekes példája: tanulmányunk tárgya.

A fiumei kereskedelem természetesen mindenfelől elég nagy figyelmet ébresztett. Új tér, szabadabb institúciók, nem nagy vám, derék, tetterre kész kormányzó megannyi delejként hatott a kereskedőkre.

A véletlen úgy hozta magával, hogy korának egyik legeszebb, legmerészebb kalandora játszó szerepet a magyar tengerparti kereskedelem történetében.

Ez a vállalkozó szellem: hazánkfia, a versben megénekelt, szindarabokban, életrajzokban megörökitett, gr. Benyovszky Móricz.

Életrajzaiban egy szóval sem említik fiumei szereplését: az egyetlen Vanicek emlékezik néhány sorban, hogy voltak némi tervei, de hogy néhány évig a tengerparton ő volt a leg-hatalmasabb: arról semmitsem tud.

Nem kívánjuk itt Benyovszkynak érdekfeszítő életrajzával tarkítani tanulmányunkat, az amugy is sokkal általánosabban ismert, semhogy újat mondhatnánk.

Terjedelmes életrajzában olvassuk, hogy Nyitra-vármegyében

Verbován 1741-ben született. Katonáskodott a porosz harcokban, hazajövéen, örökségét erőszakkal akarta elfoglalni, ezért Lengyelországba kellett menekülnie. Részt vett a lengyel-orosz háborúban, s a lovasságnak vezérévé neveztetett ki. 1767-ben azonban Brinken orosz tábornok elfogta. Kamesatkába vitték, Afanáziával való viszonya, megszökése, madagascari királysága közismeretű dolgok. — Viszontagságai, bármily különöseknék hangzanak is, bizonyosságot tesznek arról, hogy Benyovszky századának legeszesebb s legmerészebb vállalkozója volt. — Ha éles elméjéhez megfelelő képzettség, vakmerőségéhez megfelelő kitartás és hidegvér járult volna: nevét a francia és magyar kereskedelem története bizonyára állandóbban őrzi vala meg.

Menekülése után Franciaországba jövéen, XV. Lajos udvaránál igen szívesen látták a csodás kalandokról regélő idegent. Bárói rangot kapott, brigadérossá nevezték ki, terveit meghallgatták, segítették pénzzel, s mikor látták, hogy sikerük van, eszesen összevesztek vele. Nem akarták, hogy idegen ember mutassa meg nekik az utat.

Benyovszky ekkor megharagudott s 1777-ben kegyelemért folyamodik Mária Terézia királynőhöz.<sup>1)</sup> Ebben főleg azzal indokolja esedezését, hogy kereskedelmi téren szerzett tapasztalataival még sok hasznos szolgálatot tehet hazájának. — A kegyelmet meg is kapta, sőt mikor 1778-ban a bajor örökösödési háborúban oly vitézül viselkedett, grófi czimet és rangot nyert.<sup>2)</sup>

Magyarországba visszajövéen, Benyovszky nagyratörő terveket akart megvalósítani. Közönségesen azt szokás mondani, hogy az efféle vállalatokhoz két főddolog szükséges: ész meg pénz. Benyovszkynak esze volt elég, pénze annál kevesebb. — Észéről tanuskodnak jeles tervei és emlékiratai; pénzhányairól: adósságai. S ő mégis megvette gr. Pongrácznak vieszkai trencsényi birtokát. Eleinte kapott is pénzt. Madagascari kísérleteinek, ottani királykodásainak hire messze földre eljutott,

<sup>1)</sup> Folyamodása az udvari cancellária levéltárában.

<sup>2)</sup> Diplomája a canc. levélt. őrzött Liber Reg. található s az Expeditiók között fogalmazatban.

bizonyos nymbus környezte, mely a hitelnek nem megvetendő forrását képezi.

Mint ügyes, életrevaló ember tapasztalatait akarván érvényesíteni, mindenfelé vizsgálódott, hol lehetne megfelelő térre találni. Legjobb alkalma nyílt a fiumei kereskedelmi vállalatoknál vetni latba mercantil ismereteit. Már 1778—1779-ben információkat szerzett magának az ottani forgalomnak a mérvéről, a közlekedési viszonyokról s a kereskedőkről. Ezt a bécsi körökben megtudták s Kaunitz maga szőlította föl, hogy miként gondolkozik ő az »ausztiai« tengerészetről, mi nézetben van a tengerparti forgalomról.<sup>1)</sup>

Benyovszky ekkor terjedelmes emlékiratot szerkesztvén, azt 1780. május 20-án az osztrák-cseh udvari kamarához nyújtá be. A kamara e tervezetet mellékleteivel együtt, mint-hogy elintézésére — legalább nyíltan — befolyása nem volt, áttette a magyar udvari cancelláriához.<sup>2)</sup>

Az emlékirat franczia nyelven, s pedig rossz francziasággal van írva és két részből áll. Az első részben hangsúlyozza, hogy a magyar nyerstermékek, jelesen élelmi czikkeknek: első sorban pedig a gabonának kell a tenger felé utat nyitni s erre nézve a közlekedési vonalaknak combinativ összesítése szükséges. — Erre nézve maga egy nagyobb szabású szállítási szervezetet dolgozott ki, melyet emlékiratának második részében terjeszt elő.

Ez emlékirat, tekintve hazánknek akkori közlekedési viszonyait, azokat az, igazán mondhatni, ősállapotokat, valóban figyelemre méltó elveket állít föl. Legelőbb is az országnak már a természetadományozta szerencsés vizi hálózatát kell fölhasználni. A Dunántúl gabonáját a Duna vonala, a középső medenczéét s kelet-éjszaki Magyarhonét a Tisza, Erdélyét meg a Délkeletét a Maros, s az ugynevezett bánáti termékeket a Száva közvetítik.

Terve e szerint abban áll, hogy Komáromtól Futtakig egy közlekedési hálózat létesítendő, a vonal hosszában 7 állomás legyen, s minden állomáson két-két szállításra alkalmas hajós.

<sup>1)</sup> A bécsi udv. kamara levéltárában.

<sup>2)</sup> Orsz. Levéltár cancellariai oszt. 1780. 3829. szám.

Futtaknál egyesülne egyszersmind a Tiszán a Marossal combinative létesített vízhálózat, honnan Mitroviczáig lovak által vont dereglyék közlekednek. Petrinjáig hat állomásos vízi vonal rendezendő be; Petrinjától Károlyvárosig, innen Fiuméig s Zenggig szállítási vonalakat kell szervezni.

Ily módon a magyar tengerpart a legtermészetesebb közlekedési vonalak által van összeköttetésben az anyaországgal; helyes szállítási eszközök, ügyes személyzet és czélszerű beruházásokkal rendkívül jövedelmes üzlet érhető el.

- A költségeket a következőkép irányozza elő:

A Duna-Tisza-Marosvonal létesítése	24,800	frt
A Száva-vonal	»	15,120 + 5,000 »
Petrinja-mitrovitzi vonal	»	8,348 »
Petrinja-károlyváros-zenggi	»	31,032 »
A felszerelés és személyzet	»	25,140 + 48,400 »
		<hr/> 168,000 »

Az egész vállalat költségeit ilykép 168,000 frtra tervezte Benyovszky. Létesítése esetére nagy hasznot vár a befektetéstől. Ugy vélekedik, hogy az első évben a forgalom 302,000 mázsára megy nyersterményekben. Magát a vállalat szállítási terét illetőleg következő ajánlatot tesz.

A károlyvárosi uton 60 négy-ökrös szekér közvetíti a forgalmat. Minden kocsinak megvan a maga kocsisa, minden állomáson van egy igazgató, ki az egészre fölügyel; ő maga a vezető; pénztárnoka kettő van.

A szállítandó árúkért a felelősség B. magát terheli. Ugy intézkedik, hogy egy-egy kocsi 20—20 mázsát szállítson.

Mindennek létesítésére progressive kéri a költségeket kiutalványoztatni: az első évre 49,500 frtot kér. Mindezen előnyök mellett a maga részéről csak azt köti ki, hogy erre neki szabadalmat adjanak. \*)

Ez csak a szállítás módozatának a tervezete. Benyovszky azonban ezzel kapcsolatban egész kereskedelmi programot fejt ki. Nemesak a szállítást akarja eszközölhetővé tenni, hanem az ipart, nevezetesen a tengermelléken jelentékeny szerepet játszó vászon-ipart.

---

\*) Orsz. levéltár, cancelláriai osztály.

Erre nézve egyidejűleg indítványt tesz.

Hazánkban a múlt század végén leginkább a Szepességen virágzott a vászon-ipar. A poprádi, bélai, felkai, szepes-szombati vászongyárak igen jól működtek, de még sem tudtak a befogyasztásnak megfelelő mennyiséget producálni. Ezért a sziléziai vászonnak nálunk rendkívül nagy kelete vala s megakadályozta a mi termékeinknek Lengyelországba való jutását. Benyovszky a Vágon akar egy ily szállító közeget létesíteni, a melylyel versenyre lehetne kelni a porosz árúkkal. Sokkal fontosabb az ő szemében a tenger melléki vászonipar. A tengerészet amugy is rendkívül sok közönséges vászonárút fogyaszt s e szükségletet eddig angol vászonból fődözték; tehát mind kézipari, mind általános tekintetekből szükségesnek tartja, hogy erre nézve társulat alakuljon.\*) Alakuljon pedig Buccariban, a hol vállalkozó akad elég; ő például elvállalja a társulat elnökségét s kész elismerni a kormány felügyeleti jogát.

Buccariban bizonyos Weittenhüller Jánosnak volt vászongyára, mely természetesen csak a helyi igényeknek felelt meg; de azoknak sem. Ezt a gyárat szánta Benyovszky vállalata alapjának, melyet ha ingyen adnak a vállalatnak, az árúknak 10 évre mentességet engedélyeznek s a vászonszáritásra a tengerparton szabad helyet jelölnek ki, még ugyanabban az évben ígérkezett a kormányzék okt. 8-iki felhívására átvenni.

S e föltételekben egyelőre meg is egyeztek.

Benyovszky tervei hatféle szűrőn mentek át. Legelőbb a fiumei kormányzék tanulmányozta behatóan azokat, aztán Szörény vármegye közönsége tart felette ítéletet, majd innen a helytartótanács kapta kezébe a dolog elintézését. A cancellária a Felséghez juttatta, kinek körében német tanácsosok latolgatták e terveknek Ausztriára nézve hasznos avagy káros voltát.

A fiumei kormányzék, nevezetesen gr. Majláth József, a legőszintébb örömmel üdvözölte ez életrevaló terveket. Egyuttal a vármegyének is főispánja lévén, a dolog sikerére nézve ő nála volt a döntő szó. A vármegyénél különben nem nagy erőlködésre volt szükség, hogy fogékonyakká tegyék a kedélyeket Benyovszky iránt.

---

\*) Cancell. levéltár, 1780. szept. 17. 5562. sz.

A szállítást rendszeren görögök közvetítették. Ezekkel senki sem volt megelégedve s mégis ők panaszkodnak leginkább. A vármegyétől mentől több concessiót, a kereskedőktől pedig magasabb vámot kívántak s ennek daczára kellő biztosítékot nem nyújtottak az árúk épségben maradása iránt.

Mikor Majláth József 1780-ban értekezletre hívja össze a nevezetesebb tenger melléki kereskedőket: Defranchesci-t, Jovanovicsot, Bienenfeldet, Petrovics Trifunt, s a szörényi vármegyei bizottságot Tisztapatak y Ferencz jegyzősége alatt egyhangulag, örömmel fogadják a gróf előterjesztéseit; a magok részéről minden lehetőt megígérnek s ajánlják a vármegyének. \*)

Szörény vármegye 1780. okt. 31-én tartott ülésében rendkívül nagy örömmel hallja a kiküldött bizottságnak előterjesztését. Tekintve, hogy Benyovszky vállalatának létesítésére csak 49,500 frtot kíván, a mellett mindenre kész, mit elébe szabnak, egy év alatt a forgalomnak négyszeresét igéri vállalatával létesíteni; tekintve, hogy minden mázsától az út fentartására a vármegye pénztárába bizonyos összeget fizet, s végül számba véve az ajánlatot tevőnek ismert nevét, ügyes, vállalkozó szellemét, a legmelegebben ajánlják a Felség figyelmébe.

E határozatokkal kapcsolatban a vászongyár ügye is úgy, a hogy, elintézést nyert. A kormányzék bár egyelőre meg egyezett a Benyovszky föltételeiben, utólag mégis kikötötte, hogy a buccarii épületek — minthogy azok a kincstár tulajdonát képezik — csakis kereskedelmi célokra alkalmazhatók.

A buccarii vászongyárat ugyanis 1766-ban alapítá a temesvári kereskedői testület, oly kikötéssel azonban, hogy az állam e célra engedjen át épületeket. 1769-ben a testülettől Weittenhüller József vette át az üzletet 600 frtnyi haszonbér mellett. Mikor Benyovszky terveinek híre járt, Weittenhüller 1780-ban szept. havában rögtön felségfolyamodványt adott be, melyben panaszkodva említi, hogy a gyár rendkívül rossz és alkalmatlan helyen fekszik s neki évenként 3000 frtnyi kára van, mi tíz év alatt máris 30,000 frtra rug. A kormányzék tehát — minthogy a haszonbérnek már négy év óta színét sem

---

\*) Lásd ezen igen érdekes tanácskozás jegyzőkönyvét a fumei kormányzék régi levéltárában.



látta — annál nagyobb örömmel fogadta B. ajánlatát, s azt is megígérte neki, hogy a fiumei, buccarii s porto-réi kikötőkben árúit menteseknek fogja tekinteni, s ha érdeke kívánja, egyéb telkeket is rendelkezésére bocsát, kikötván, hogy a gyári fölszerelésnek átengedése iránt Weittenhüller Józseffel egyezkedjék, mi megtörténvén: a gyár rögtön tulajdonába fog átmenni.

A cancellária mindezekre csak azt feleli, hogy — bár az egész terv ellen nincs kifogása — határozottan jelöltessék meg, mi célra kívánja B. a buccarii épületeket fölhasználni.\*)

A vászongyár ügyével kapcsolatban a szállítási üzletet is fölterjesztették. Az egész tervezet ellen a fiumei kormányzóságnak s egyáltalán az odavalóknak csakis az a kifogásuk volt, hogyan s miként lehet Benyovszkyt a szállításnál ellenőrizni, mert ha az árúmenyiség ismeretlen: az egész dolog dugába dől.\*\*)

S ebben teljes igazuk is volt. A következés megmutatta, hogy a vállalat e miatt bukott meg. Kisegítő eszközül azután azt határozták, hogy Benyovszky havonként részletes kimutatást köteles a kormányzóhoz benyújtani, ki azt fölülvizsgáltatván a cancellárhoz küldi föl. Csakhogy ki ellenőrzi a tabellákat? B. emberei-e, vagy a vármegye? Végre mégis megegyeztek s a tervezet approbálva minden hatóság által, Bécsbe került.

A cancelláriánál tetszett a vállalat. El is fogadták minden nagyobb tárgyalás nélkül, csak a felterjesztésben foglalt az a passus nem tetszett, hogy a littoralebéli kereskedők, a szállítás engedélyezése esetére **csakis** Benyovszkyval szállíttathatnak. Ez monopolium — ugymond — a cancellária 6022/780. sz. a. fölterjesztésében. Mária Terézia elhatározása előtt bővebb magyarázatot kívánt, kéziratában mondván: „Die Kanzlei wird Mir vor Ertheilung Meiner Schlussfassung über die in den Anschluss enthaltene Bedenken die nähere Aufklärung demnächstens vorlegen.“

A cancellár deczember 1-én tette meg a kívánt fölvilágosításokat.

Benyovszky nem mondja, mennyi ideig kívánja a szállítás privilegiumát, azután a fuvarozás módozatait sem fejt ki

\*) Orsz. levéltár, canc. oszt.

\*\*) Értekezleti jegyzőkönyvek a helytartótanács levéltárában.

kellőleg. Az a kára lesz majd a vidéknek, hogy B. összevásárolván minden fuvar-eszközt, a lakosokat megfosztandja keresetöktől. Minthogy Benyovszky magyar árúkkal akar kereskedni, igen könnyen megeshetik, hogy az idegen árúkat kiszorítja a forgalomból, s végül igen káros elvként fölállítani: hogy egy kereskedőt, bármily ügyes, bármily derék legyen is, a többiek előtt pártfogoljon a kormány. A sok hosszú fejtegetésből végre kiderül, hogy a cancellária melegen óhajtja a „vecturisatio“-nak (szállítás) Benyovszkyra leendő átruházását; de nem monopolium képében, hanem csak a kormány kedvező auspiciumai alatt. Védő indokokul fölhozza:

hogy az angol és spanyol háborúk után itt van az ideje, hogy a magyar tengeri kereskedelemnek is szabad mozgás engedtessék;

a lakosság ügyetlen, nem bir magán segíteni; Benyovszky tapasztalt ember lévén, a keresetre módot nyujtand majd nekik, s végre

eddig mindig kormány-költségen kellett az egész tengerparti forgalmat istápolni: ezzel legalább elejét veszik a sok segélynek.\*)

1780. nov. 29-én Mária Terézia elhalálozott. A cancellária fölterjesztését már József intézte el. A szabadkereskedelem elve győzött ez ügyben; de csak azért, mert B. specificus magyar árúk szállításáról szólt. Megadjuk a kívánt beleegyezést, mint-hogy azonban ipar és kereskedelem csak akkor virágozhatik fel igazán, ha a privilegiumok és monopoliumok megszűnnek; megjegyzi, hogy ha más kereskedőknek is — hasonló föltételek mellett kedvök támadna, szállítási üzletbe fogni, ezeknek is megengedi.

Decz. 9-én a buccarii vászongyár ügyében is határozatot hoztak. A fumei kormánysház a cancellária leiratára terjedelmesen kifejté, hogy a buccarii vászongyár helyiségei kamarai épületek ugyan, hanem kir. engedélylyel, kizárólag kereskedelmi czélokra engedtetek át. Még egyszer ismételték a gyár átengedése mellett szóló okokat.

---

\*) Orsz. levéltár, canc. oszt.

A cancellária azután rövid uton átengedte a gyárat mindenestül B. céljaira.

1780. decz. közepén Benyovszky a tengerpart összes forgalmának, iparának teljhatalmú ura volt. Ha annyi soliditással kezdi meg terveinek megvalósítását, mint a mily ügyesen és szellemesen tudta azokat elfogadtatni: ma már igazán százados multja volna a tengerparti kereskedelemnek.

Minden épen ellenkezőleg történt. A nagyszabású tervekhez legelőbb is pénz kellett, s annnyival több, mert a beruházások nagyon sokat vettek igénybe. Ehhez járult még az is, hogy se a kormányzóság, se a szörényi vármegye közönsége, se a helytartótanács épen nem méltányolták a kezdet nehézségeit és Benyovszky ígéreteit komolyan vették. Azt követelték tőle, hogy eredményképen annyi forgalmat mutasson ki, mint a mennyit terveiben ígért. Emberei sem igen voltak, s a ki volt is, nem szeretett mellette lenni, mert „nem vala pontos a fizetésben.“ \*) Ezek mellett folyton új és új terveken törte a fejét. Alig hogy elfogadták e szállítási üzletet, ő már amerikai, bostoni kereskedőkkel alkudozik az afrika-parti gyarmatosítás ügyében,\*\*) szóval nem volt rendszer egész eljárásában, minek természetes következménye, hogy minden terve meghiusult.

Volt azonban itt egy még nagyobb baj is, t. i. Józsefnek experimentálási hajlama a kereskedelmi kérdésekben. Egy kelet nélküli levélmásolatban \*\*\*) azt olvassuk, hogy a „császár meg akar győződni, mi a czélszerűbb: az áruszállítást bérbe adni, vagy ha maga az állam kezeli-e?“ Nem volt határozott programja, mint az, hogy a kereskedelmet elő kell mozdítani, mi igen szép alapelv, hanem úgy látszik, csakis alapelv, melyet a helytartótanács oeconomiai bizottsága számrétű jelentésekben — még pedig néha a legéletrevalóbban vitathatott meg, de gyakorlati eredménye nem volt.

Igen szépen fejtegeti pl. b. Podmaniczky a magyar kereskedelem terén teendő legéletrevalóbb kérdéseket.

A kiviteli cikkekre nézve az egész birodalomban egy-

---

\*) Marotti József levele a fiumei kormányshék levéltárában.

\*\*) Fiumei-kszéki levéltár.

\*\*\*) M. nemzeti muzeum, Illésházy-acták.

forma tarifa (magyar és osztrák) lévén kivette, Magyarország első teendője, hogy ez előnyével piacot szerezzen magának.

Hol?

Lengyelországban. Ez eddigelé Hamburgon, Danzskán keresztül kapta a levantei árúkat, most itt az alkalom: Fiumén áll csak, hogy ez olcsóbb tarifa mellett a lengyel kereskedelmet ide terelje. Tekintetbe kell venni azt is, hogy bár a magyar ipar a némethez képest fejletlen s gyöngye, mindamellett rendkívül sok vas és réztárgyat keres nálunk a galicziai lakosság; ezért a vámtételeken e tárgyakat illetőleg könnyíteni kell.

Ilyen vagy ehhez hasonló practicus tanácsra elég bő számmal akadunk, de csak papiroson. Benyovszky terve is, minthogy jó része csakis papiroson alapult, nem érhetett jobb véget.

Első dolga volt, hogy pénzt szerezzen, mint szűzhiteli ember, kapott is a mágnások és kereskedők közötte egyaránt.

Czigala gróftól 30,000 frtot vett kölcsön 11% életjáradéki kamatra, gr. Bartenstein Keresztélytől 35,520 frtot, s egyebektől mintegy 5000 frtot.

Ezzel a tőkével élénken belefogott az üzletbe, eleinte ment is minden, a kereskedők biztak s a szállítást ő általa eszközöltették. Még arra is ráért, hogy a dohánytermelés előmozdítására 1781-ben részletes előterjesztést tegyen, melyben a magyar dohánynak Franciaországban rendkívül nagy keresletet jósol. Ajánlja, hogy itt a gyárakat úgy kell szervezni, hogy a kivitelre is képesítve legyenek: összeköttetésbe kell lépni az előkelőbb francia kereskedőkkel, kik kapva kapnának az alkalmon. Részünkről is azonban külön szállítási szervezetet kellene életbeléptetni. Porto-Ré lenne a kiindulási központ, itt épen e célra különleges dohányszállításra berendezett szállítóhajók építtetnek. A károlyvárosi vonalon meg a dohány részére engedmények teendők; mert a mostani tarifa mellett aligha fognak boldogulni.\*)

A cancellaria rendkívül örült a vállalkozásnak, s minthogy költségbe sem került, meghagyta a fumei kormányzásának, hogy a mennyiben rajta múlik, Benyovszkyt vállalatában mindenképen segítsék.

\*) Canc. Ltár. 1781: 6512.

Szokás szerint bizottságok ülnek össze: Szörény-vármegye részéről ivnyi elaboratumok készülnek, a helytartótanács gazdasági referense, a partkormányzóság megvitatják a dolgot, csakhogy mindhiába, mert Benyovszky már a rendes szállítási üzletben is megakadt.

Voltaképen mennyit szállítottak Benyovszky fuvarosai s mennyit vettek be fuvarbér fejében, azt ő maga sem tudta, mert embereit, részint mert sok dolga százfelé is elfoglalta, részint mert pénze fogytán volt, nem tarthatta szemmel. Ennek következtében a vármegyének ígért jövedelem meg a forgalom is elmaradt, s a havonként tizenkét példányban beterjesztett kimutatások ugyan calligrafice vannak kiállítva, de minden egyebek, csak nem pontosak.

1781 végén Benyovszky már zavarban van. Hitelezői sürgetik, kamataikat kérik, emberei kialkudott béröket. Czigala gróf tőkéjét félti s fenyegetődzik. Móricz gróf most a canceláriához fordul s kéri a kormányt, hogy adjon neki jószágaira betáblázva 30,000 frtnyi kölcsönt, mert különben a szállítási üzletet nem folytathatja.

Itt a kormány megakadt. Szerették volna, ha a szállítás továbbra is előnyös bérlet mellett folytattatik vala, de bizonytalanra kölcsönt adni sem tanácsos. Benyovszky szintén zavarban volt. Előre érezvén, hogy magyarországi vállalatai, részint az itteni kevés bizalmú tőke, részint a »szűk látkör« miatt dugába dőlnek, amerikai s madagascari összeköttetéseit folytatta. Levelezett még az angol udvari körökkel is, de itteni hitelezőinek kielégítésével nem gondolt. Bajából úgy vágta ki magát, hogy kijelenté, mivel ő

szállítási üzletében a vármegye s a partkormányzóság által sokfélekép gátoltatik, de

a kir. végzés eredeti tervének a magvát sérti meg, a mennyiben megengedi, hogy idegen kereskedők is vállalkozhassanak, ő rendkívül megkárosodik. Előáll három négy kereskedő, az árukat — bárha fuvarszközeik biztosságát nem is mutatják ki, s arról nem kezeskednek — mázsánként egy-egy garassal olcsóbban szállítják, a paraszt bizonyosan oda megy. Szóval ő a vállalkozás nagy szabásához képest megfelelő előnyöket nem élvez, s azért nem is folytathatja azt.

A vármegye ezen megijedt, bizottságot küld ki az alispán elnöklete alatt, mely a szerződést revideálja s Benyovszkyt maradásra bírja.

A hosszas tárgyalásoknak rövid eredménye, hogy B. Marotti József, Benyovszkynak e vállalatában mintegy üzlettársa és barátja, megegyezett a gróffal s az ő vállalatát — adósságainak terhe nélkül — a szállítás további szervezéseig átvette.

Benyovszky hitelezői most egyetemenleg léptek fel ellene, kiki pénzét akarta. A helytartótanács és udvari cancellária mindenfelől csak panaszokat kapott, alig győzték összeírni a követeléseket. Maga a kincstár is vám- és egyéb illetékek fejében igényeket támasztott.

Benyovszky egy nyilatkozatot hagyva hátra, melyben trencsényi jószágait hitelezői javára leköti, elhagyta Magyarországot, s az észak-amerikai államokba utazott. Új államot, új erőket, erős vállalkozó szellemet remélt találni ott, s talált is, mert madagascari terveit mindenestől elfogadták. További vállalatai nem tartoznak e tanulmány keretébe, azok, bár a világkereskedelem s közvetve a földrajzi felfedezések történetében szerepet játszanak, nagy intensív eredményök nem volt.

Marotti József, mint vállalkozó, a szállítási üzletet több concurrens társaságában 1785-ig folytatta. A fiumei kereskedelem ezalatt folyvást emelkedett, de az az eszme, hogy Magyarország tengeri kereskedelmének nagyszabású emporiuma legyen, fájdalom, nem valósult meg.

Az itten II. alatt mellékelt táblázat b. Podmaniczky utasítása szerint a magyar tengerpartnak ipari állapotát tünteti elő, de egyuttal utolsó rovatában felsorolja azokat a módokat is, a melyekkel az egyes ágakon segíteni lehetne.

Ebből látjuk, hogy az évenkénti productio értéke mintegy 777,236 frtra rug, s a földközi tenger vidékén meglehetősen fogyasztásnak örvend. A gyárak mindamellet nem állanak a képességnek azon a fokán, mely Benyovszky messzirelátó terveit e g y s z e r r e kielégithette volna. Egyszerű tengeri kereskedelmi városka ez, mely a dédelgetett Trieszttel kezdetben egyenrangú versenytárs nem is lehetett.

(Lásd a jegyzéket III. a).

Marotti szállításában sem volt elég köszönet. 1785-ben

alig 90—100,000 mázsára rüg az összes forgalom, mely a Benyovszky által még 1778-ban kilátásba helyezett 200,000 mázsának épen felerésze. Niczky Kristóf 1785-ben irt is a fumei kormányzóságnak, hogy vizsgálják meg a legpontosabban a szállitmányoknak mennyiségét, hogy intézkedni lehessen a károlyvárosi út ügyében.

Erre tanácsot ült a kormányzóság, tanácsot a szörény-megyei tiszték. Négy ajánlat volt előttük a szállítási üzletre nézve. Mindanéggy monopoliumot kért, s lehetőleg állami kedvezményeket.

Hosszas vita után határozatba ment, hogy egy ajánlatot sem fogadnak el, hanem elvül kimondótták, hogy kiki a maga tetszéséhez képest fuvar-üzletet létesíthet, szállíttathat bárkivel s József elveihez képest teljes szabadságot adtak mindenkinek. Ezzel a Benyovszky által tervezett fuvarozási és közlekedési vállalat véget ért.

Hálátlan s egyuttal célra sem vezető dolog vitatkozni a szabadkereskedés és a monopolium elve fölött, de ebben az esetben, tekintve a mult századbeli hazai kereskedelmet, épen nem eredményezett semmit ez a szabadszárnyra eresztés, sőt ellenkezőleg, évekig tartó rendetlenségeknek volt a szülőforrása.

\*            \*

Benyovszky 1786-ban május 23-án Madagascár szigetén halt meg. Emlékét, eseményekben gazdag élete történetét a nemzet sokféle alakban őrizte meg; de kereskedelmi nagy vállalatairól semmi tudomás, egyszerű okból, mert nem sikerültek.

Most, mikor Fiume városa, százados visszacsatolásának örömnépét ülte meg, Benyovszky is megérdemli, hogy e vállalatát a magyar kereskedelem történetének egyik lapjaként tüntessük föl. Megérdemli már csak azért is, mert alapeszméje: Fiumének nagygyá és kereskedelmi központtá tétele volt.

## Ausweis.

Deren in die Stadt und in des freyes See-Hafens Fiume, sowohl dem Königr. Hungarn durch die Karoliner Strasse als aus den Teutsch-Erblanden durch das Herzogthum Krain im Jahre 1775 und 1780 eingeführten Kaufmanns Güter und sonstiger Effecten, dann deren einheimischen Manufacturen und Fabriken Waaren.

Namen der Waaren	Aus Hungarn Anno 1775			Aus Hungarn 1780 Jahr			Aus Teutsch-Erblanden 1775			Aus Teutsch-Erblanden 1780		
	Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Alaun Leut										6	60	
Cumaturu Stück							63	37	88		100	
Baumwohl Waar							537	895	—	7800	15600	
Bauerndanist. St.							20	10	—			
Kappre Leut							2 <sup>1/5</sup>	22	—			
Berchtlosgod. W.								1	—			
Bleich Waare							880	123	12	500	64	
Bley Leut							5	60	—	34	144	
Bohnen Metzes							14 <sup>3/4</sup>	29	30			
Buchdrucker W.							99	49	30			
Brey Metzes							43 <sup>3/4</sup>	87	45	950	760	
Bürsten									40			
Cacao Cent.										1 <sup>1/2</sup>	75	
Caffée Leut.										130	6500	
Cervelat Würst										11	162	
Bramerey Waar		1300			417	11		1013	17	1774 <sup>1/2</sup>	6400	
Eisen Sontle Leut.				38 <sup>3/4</sup>	229	10	550 <sup>1/2</sup>	6727	18		14219	
Erdlonisze Leut.				55						51		
Farben Leut.					9	57					255	
Fasztäfelu Bund				19	7015	30						
Felle verschied.		349						181	30	6 <sup>3/4</sup>	1728	
Fisch Leut.										180	94	30
Flachs u. Werch	5	100					187	695	59		1080	
Fleisch Leut							7	56	14			
Galanterie Waar								3			2540	
Gallonnu Allerh.								728	12	125	2400	
Garn							20 <sup>1/4</sup>	808	40		3125	
Garten Gewächs										104	37	
Gersten Leut	1	12						37		91	624	
Glasz Verschlag				61	1830		1	5	5		910	
Griesz Metzen							1 <sup>1/2</sup>	1	1			
Haar versch. L.							40	334	6			
Haarbuder Leut							4 <sup>4/5</sup>	2				
Hafner Geschier								39			500	
Hafner Glete L.							25	175				
Höftel								4				
Handschuh Pf.							8	32				
Hanfkörner Met.							2 <sup>1/2</sup>	3				



Namen der Waaren	Aus Hungarn Anno 1775		Aus Hungarn 1780 Jahr		Aus Teutsch- Erblanden 1775		Aus Teutsch- Erblanden 1780	
	Waag, Maasz oder Stück	im Werth	Waag, Maasz oder Stück	im Werth	Waag, Maasz oder Stück	im Werth	Waag, Maasz oder Stück	im Werth
		fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.		fl. kr.
Harrass Garn L.					1/2	40		
Holz-Sorten						5973		39678
Hönig Pf.					4		24	
Hopfen Pf.					29	5	48	300
Hüls. Frücht.Mtz	15210	38532	15210	33976				74 750
Hüte Dutzent					89 1/2	993		125 1152
Indigo Pf.					29	58	103 1/2	140
Inschlitt Leut.			211	2813	20	9	36	2902
Kamme Dutzent					87	43	30	13
Käse Leut.	1 1/2	87	19	1130	30			212 30
Klampn. Arb. Pf.					29	21	45	
Knopperrn Metz.					911	636	30	2832
Kohl'n Fur								10160
Korn Metzen	6310	6310	5000	5000				
Krennsch Pf.					338	15	30	
Kümmel Pf.					256	12	48	49
Kupfer Leut.								2985
Lein Pf.					163	19	33	209155
Leinwand Pf.					150385	36410		90400
Maccaroni								88
Material Waar.						2		412 5060
Mehl Leut.				497 28	461	850	29	2090
Messer Dutzent					24	28		8
Messing Leut.					18	11		20 459
Mühl Steine St.								120
Nadlerwaaren								100
Obst gedör't Pf.					70	70		
Oel Pf.								
Papier								2510
Pfeder								33
Pferd Stück	7	210	2	60				
Porcellain Pf.					415	940		
Poltaschen			22	264	1712	69		2520
Pulver					5125	1928	15	200
Rierner Arbeit						28		
Rindvieh		4980	2626	60217				
Röthl Pf.					39	2	20	
Röthe Pf.					36	3	36	80
Rofi. . .								
Samen Pf.					104	70		
Schaf Vieh St.			10702	16053				
Schleifstein St.					500	43		
Schlosserarb. Pf.					1007	94		1200
Schmalz Pf.			1650	357 30	1367	218	42	500
Schuhmacherarb					25	30		

Namen der Waaren	Aus Hungarn Anno 1775			Aus Hungarn 1780 Jahr			Aus Teutsch-Erblanden 1775			Aus Teutsch-Erblanden 1780		
	Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth		Waag, Maasz oder Stück	im Werth	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Schwein	935	7480		4839	9034		1	16		1175	24000	
Seiden Pf.							84	16	48	500	150	
Silberwaar Pf.							1	6			1000	
Silber												
Spitzen Pf.												
Speck Pf.	270	32										
Sporerarbeit Pf.							22	12	48			
Strohwaaren Pf.							20	8				
Strimpford. Pf.							4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	42	54	24	120	
Tabac Leut.	5477 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60252	30	62590	539880		79	952		145	21750	
Tuch Leut.							41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7058				
Tüchel Leut.							1	200				
Tüch. Zeüg Pf.							9	27		<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	600	
Vaniglia Leut.										29	2320	
Wachs Leut.	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2915		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6723		<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	12	6			
Wachs Span Pf.							12	12				
Wald Dauch Pf.							2		10			
Wein Fässel				18	360		6	12				
Wild Präth							16	6	30			
Weizen Metzen	19546	34204		36211	63370		2	2	30			
Wolle				618 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24730		3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	140		51	12070	
Wollenezeug										85	5100	
Zwirn Waar.											289237	30
Summa der Werth		156763	30		793967	36		69495	27			

Namen der Fabrique oder Manufactur	Einheimische Fabricate oder Manufacta						
	Waag, Maasz oder Stück	in Werth		Waag, Maasz oder Stück	in Werth		
		fl.	kr.		fl.	kr.	
Brandwein					250	1250	
Hafner Geschier Stück	24000	5397			24000	5397	
Leder Leutner	331	17253	10		1740 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	33341	10
Leinwand Stück					2706	26066	08
Sai Leit	116	2190	28				
Schleyer Ellen	4725	472	30		9800	980	
Seillen Leut.	596 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	13297	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		802 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16514	40
Taback Leut.					3121	33723	
Tuch ordinari Stück	89	3200			111	3996	
Wax Leut.	223 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	22771	30		448 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	47118	46
Zucker Leut.	26000	788000			46000	1320000	

fl. kr.

Im Jahr 1775 sind aus Hungarn Waaren auf Fiume angelangt		
in dem rückerscheinenden Werth von . . . . .	156763	30
Im Jahr 1780 ist das hungarische Commerz gestiegen mit	637204	6
Prob Summe mit der rückstehenden gleich . . . . .	793967	36
Im Jahr 1775 sind aus Teutschen Erblanden Waaren auf		
Fiume angekommen in dem rückerscheinenden Werth von	69495	27
Im Jahr 1780 ist das Teutsche Commerz gestiegen mit	219742	3
Prob Summe mit der rückstehenden gleich . . . . .	289237	30
Im Jahr 1775 die Fiumanische Fabriken und Manufacturen		
erzeugten den Werth wie rückwärts von . . . . .	802582	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Im Jahr 1780 die einheimische Erzeugniss ist gestiegen mit	693804	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Prob Summe mit der rückstehenden gleich . . . . .	1496386	43
Im Jahr 1775 sind entweder in Fiume consumirt, oder weiters		
versendet worden Waaren des Werths wie folget:		
Aus Hungarn . . . . .	156763	30
Aus Teutschen Erblanden . . . . .	69495	27
In loco erzeugt . . . . .	802582	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
	<u>1028841</u>	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Im Jahr 1780 hingegen sind entweder in Fiume consumirt,		
oder weiters versendet worden Waaren des Werths		
wie folget:		
Aus Hungarn . . . . .	793967	36
Aus Teutschen Erblanden . . . . .	289237	30
In loco erzeugt . . . . .	2579391	49
Hat sich erhöht theils die Consumption in Fiume, theils		
Fortsendung der angekommenen Waaren in dem Jahr		
1780 gegen das 1775-te Jahr mit . . . . .	1550750	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

*Anton Mordar m. p.*

(Eredeti a fiumei kormányzék levéltárában)

T a-

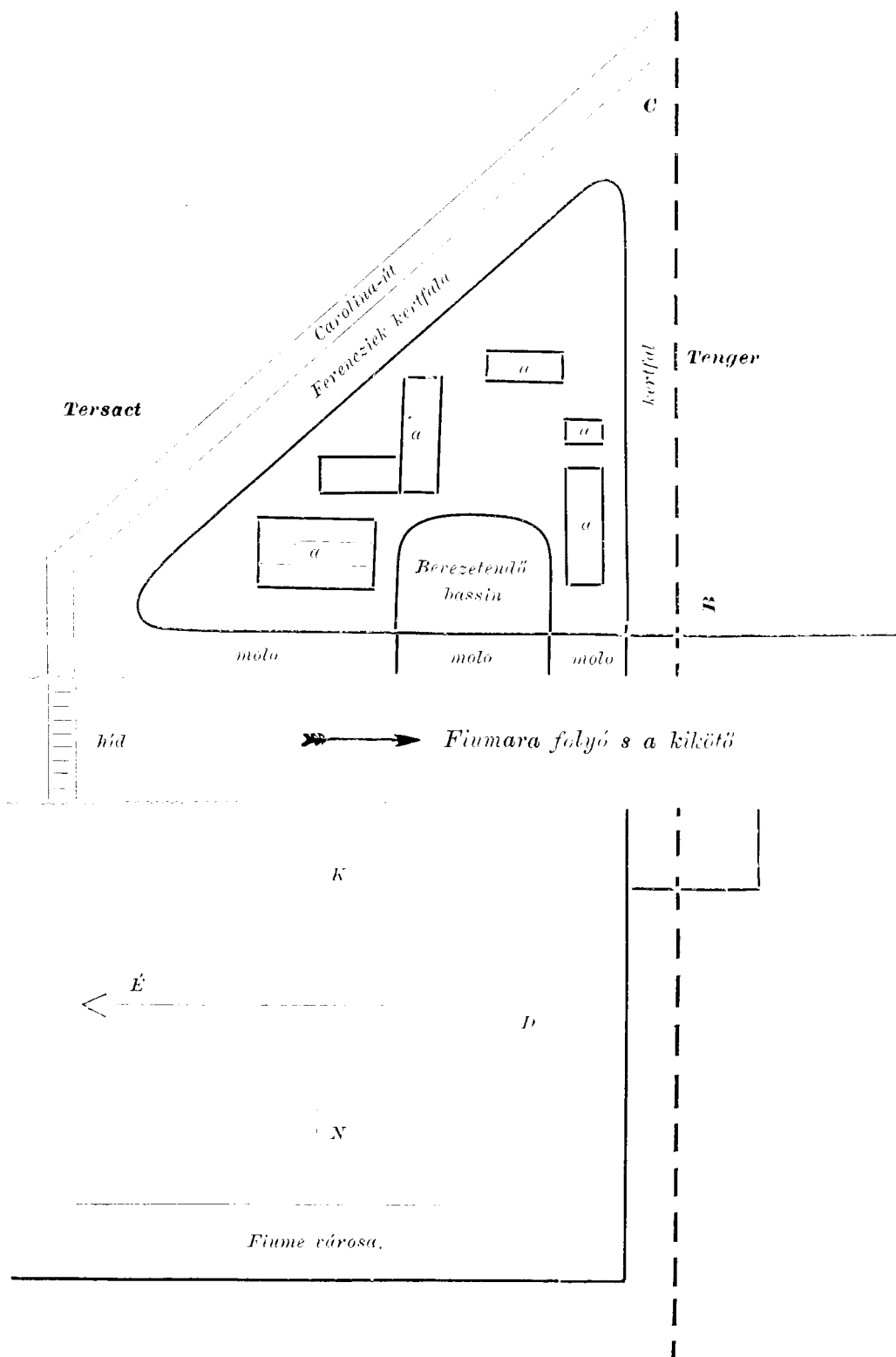
Der in diesem Littorali befindlichen

Namen des O r t e s	Gattung der Fabrique oder Manufactur	Namen des Eigenthümers	Verarbeitet im rohen Material			Dieses Material wird inn oder ausserhalb Landes herbey- geschafft und woher ?	
			Im Gewicht	Mass	Am Werthe		
					fl.   kr.		
Buccari	Leinwand	Joseph Sorz ehedem Wei- tenhüller	Flachs 2000Pf.		400	—	Croatien und Crain
Fiume	Leder und Ger- berey	Foresti und Se- bastianich in	Vom vorigen Jahr sind in der Arbeit ge- blieben 1521 Felle od. Häute im Ge- wichte 366 Cent. und eine ziemlich Menge Vor- thätiges		15000	—	Diese Häute sind der hiesiger Compagnie Jamali- gen Fleisch Ein- salzung abge- nommen wor- den. Das ge- schlachtete Vieh war bekannter- massen aus Un- garn.
Fiume	Privilegirte Poltaschene rey mit 4	Ant. Cavalli et Comp.	Holzasche	12000 kuplinik	a 12 sold macht 1440		Grösstentheils aus der Nach- barschaft und dem Ösirer. Istrien
T.							
Fiume	Brandwein Ro- soglio und Rum	Carl Manatti	Zucker 2400 Pf. und Ge- würz etc. 240 Pf.	Zucker-Was- ser und ver- dorbenen Wein 3500 dann Roggen und andere Ge- wächs	2500		Triest und die Nachbarschaft
						19340	

b e l l a.

Fabri quen und Manufacturen pro anno 1783.

Vird daraus fabricirt der Menge	Verschleisst Ihre manufacturirte Waare						Bringt also dem Lande einen Ge- winn von	
	Innerhalb des Landes wo ?	Ausser Landes wo ?	Oder beyder- seits und wo ?	In Gewicht	Maasz	Werth		fl.  kr.
						fl.	kr.	
a im 1782-ten ahre der Flachs schlecht gera- en, so ist die- e Fabr. erst eses Jahr ge- chehen ; und das Materiale nter der Ver- arbeitung werden ohnge- ähr 375 cent. daraus wer- den								
	Kann nur in der Tabella des zukünftigen Jahres angegeben werden							
300 cent.	Zwei drittel davon ohn- gefähr wer- den hier ver- consumirt	Das übrige aus Vene- tianischen, Dalmatien, Istrien und dem Küst.L.	Manchmal wird es zu den nach Triest ge- bracht, um es in Lom- bardie und Tyrol abzu- setzen.	Im Landen werden also an die 250 cent. consumirt		Gemeinig- lich per 100 Pf a 43	Es würde also dem Land der ganze Wert als Gewinn zufallen mit	
						5375	5375	
	Wird nach Triest ge- bracht und dort nach Umständen verkauft					a 9 fl. per cent. 12.000	1260	
35 Rhum und 7000 Fla- schen Rosoglio	Wenig Ro- soglio und Brandwein	Rum nach Venedig und Neapel			35 Rum 7000 fl. Rosoglio	Rum von 20 bis 50 fl. per Rosoglio von 17—30 kr. per Flaschen 4400	Nach Angabe des Fabrikanten :	800
						12475		7435



Vernada terve 1776. oct. 9.

- A. Raktárak a Fiumara mentében.
- B. A molo keleti nyílása.
- C. Dohánygyár.

## A KISBIRTOKOSOK ORSZÁGOS FÖLDHITELINTÉZETE.

A kisbirtokosok között nagy mérvben elharapódzott uzsora pusztításainak megakadályozása céljából, a »kisbirtokosok földhitelegyesületét létesítő bizottság« már évek előtt mozgalmat indított meg az egész országban, egy oly hitelszervezetnek alapítása érdekében, mely kizárólag a kisbirtokosok hiteligényeinek lehetőleg gyors és olcsó kielégítését tűzné ki feladatául.

A »létesítő bizottság« terve szerint alakíttatnék egyesek, testületek és az állam alapítványaiból, a magyar földhitelintézet mintájára, egy központi jelzálog-intézet, s ezen központi intézet kezdeményezésére alapíttatnának a vidéken országszerte a pártfogó tagok adományaiból, és a rendes tagoknak csekély leti betételei útján 100 forintig kiegészítendő üzletrészeiből: mezőgazdasági előleg-egyletek, melyek részint önálló hatáskörrel bírnának, részben mint a központi intézet közegei működnének.

A központi intézet célja: a kisbirtokosok részére 300 frtnyi legkisebb és 6000 frtnyi legmagasabb összeg erejéig zálogleveles kölcsönöket engedélyezni.

A mezőgazdasági előleg-egyletek célja: a kisbirtokosok között a tőkegyűjtést előmozdítani, tagjainak olcsó kölcsönt, illetőleg előleget adni, és a központi intézettől törlesztési kölcsönöket közvetíteni.

Az alapítványok gyűjtése, a központi intézet felállítása céljából országszerte megindíttatott, egyesek és testületek az intézet felállításához eddigelé 1 millió frtnyi alapítvánnyal járultak, mely alapítványok az intézet életbeléptével részben befizetendők, részben biztosítandók lesznek.

A kormány a »létesítő-bizottság« által kidolgozott alapszabálytervezetet helyesnek találta, s az intézet felállításához

az állam hozzájárulását az országgyűlésnek javaslatba hozta. Az állam hozzájárulását 500,000 frtnyi kamatmentes alapítvány és mindazon szabadalmak megadása képezi, melyeket a magyar földhitelintézet már bir.

A képviselőház a pénzügyi bizottság javaslata alapján a felállíttatni tervezett intézet részére az 500,000 frtnyi kamatmentes alapítványt, valamint a többi kedvezményeket megadta, s ez által a felállítandó intézetet országos jelleggel felruházta.

A »kisbirtokosok országos földhitelintézete« a »mezőgazdasági előleg-egyletekkel«, mint a központi intézet vidéki közegeivel, tehát létesülni fog. Egy egészen új, eddig sehol sem létező hitelszervezet fog az országban alakulni, egy oly hitelszervezet, a melytől az ezen szervezet létesítését megelőzőtt mozgalom folytán az ország közbirtokos osztálya igen sokat, talán többet vár, mint a mennyit az nyújtani képes lesz.

Ezen országos jelleggel felruházott hitelszervezet alakítását nehezíteni nem lehet senkinek szándéka, de mert ezen szervezet működéséhez sokan túlzott reményeket kötnek, mert a kisbirtokosok földhitelintézetének felállításában már sokan a kisbirtokosok hitelviszonyainak gyökeres javítását, sőt az uzsora elleni panacaeát látnak, kötelességük azoknak, a kik az intézet működésétől ez irányban nagy eredményeket nem várnak és a kik közé magam is tartozom, a táplált nagy reményeket a valóságnak megfelelőleg leszállítani és ez által a közönséget a későbbi csalódás keserűségétől megóvni.

Az én meggyőződéseem szerint a kitűzött cél: a kisbirtokosok hitelviszonyainak gyökeres javítása, a tervezett hitelszervezet felállítása által, oly mértékben legalább, mint azt sokan remélik, eléretni nem fog.

Nem akarok az uzsora kérdésére általánosságban kiterjeszkedni, nem kívánom a társadalmi bajokat elemezni, a melyeknek az uzsora csak következménye, s a melyeknek orvoslásával eltűnik a kórjelenség is, mindezt mellőzve itt csak a tervezett hitelszervezet tevékenységének a jelzőlog-üzlet természetéből, és az életből meritett gyakorlati akadályait és nehézségeit kívánom néhány szóval elemezni, mely gyakorlati nehézségek egyrészt a kisbirtokosok földhitelintézetének és a vidéki mező-



gazdasági előleg-egyleteknek életképessége, másrészt az ezek által nyújtandó jelzálogos és egyéb kölcsönök és előlegek olcsósága ellen, gyakorlati szempontból és a viszonyok ismertetéséből kifolyólag fenforognak.

Terveztetik ugyanis egy központi jelzálogintézet felállítása, melynek főfeladata leendő a kisbirtokosok részére jelzálogos törlesztési kölcsönök engedélyezése, és ezek alapján záloglevelek kibocsátása.

Ámde az én nézetem szerint, a kisbirtokosokon — és itt kisbirtokos alatt a volt urbéres osztályt, kis kölcsön alatt az 1000 forintig terjedő kölcsönöket értem, mert az 1000 forintot meghaladó kölcsönök a magyar földhitelintézetben máris birnak megfelelő közvetítővel, — a törlesztési zálogleveles kölcsön által nincs segítve, ily kölcsön a kisbirtokosra nézve drága, nemcsak a záloglevél elárusításánál szenvedett veszteség folytán, de különösen a kölcsön folyóvá tételéig szükséges felszerelési, hitelesítési és bekebelezési költségek, bélyegek, illetékek, nyomtatási, záloglevél kiállítási és egyéb írárdíjak következtében.

Másrészt pedig ily csekély összegekről szóló hypothékákra fektetett záloglevél üzletkezelése roppant költséges és complicált. Az intézetnek jogi, gazdasági, nyilvántartási, pénztári, könyvelési és egyéb a jelzálog és záloglevél-üzlettől elválaszthatlan költségeit ily kis jelzálog-kölcsönök után szedetni szokott csekély kezelési díjak el nem bírják, és minél nagyobb összegre rúgnak az egyes kölcsönök, annál fokozottabb arányban növekednek az intézet kezelési költségei, a kezelési költségek felemelése pedig ismét magát a kölcsönt teszi a kisbirtokosra nézve drágává.

Hogy a zálogleveles törlesztési kis kölcsön drága, az világos lesz előttünk, ha egy ily kölcsön megszerzésével járó kiadásokat szemügyre vesszük.

Terhelik az ily kölcsönt: a) a kölcsönkérvény felszerelésének; b) a kölcsönkötvény bekebelezésének; c) a kölcsön folyóvá tételének költségei.

A telekkönyvi és katasteri kivonatoknak hiteles alakban való megszerzése, s a kölcsönkérvény foganatosítása a mezőgazdasági előleg-egylet útján lesz ugyan eszközölhető, tehát

talán olcsóbban, mintha az illető ügyvédhez folyamodnék, de ingyen ezt az előleg-egylet sem fogja tehetni, hanem a bélyeg és írási költségeken felül még bizonyos közvetítési, habár csekély díjakat fog szedni, melyek a kölcsön kapott tőkéből lesznek levonandók. A kölcsönkötvény bekebelezésénél előforduló költségek, minők: a kölcsönkötvény bélyege, az aláírás hitelesítése, a bekebelezési kérvény bélyege és írásdíja, a bekebelezési illeték, s az új telekkönyvi hiteles kivonat megszerzése, szintén nem mellőzhetők, s a kölcsönvevő által előlegesen fedezendő.

Végül jönnek még a kölcsön folyóvá tételének költségei, minők: a központi intézet nyomtatási, posta- és írásdíjai, a záloglevelek kiállítási költségei, a záloglevelek eladási alkuszdíjai. Legyenek bár mindezen költségek és díjak bármennyire mérsékeltek, összevéve egy kis kölcsönnél azok mégis a kölcsön jelentékeny százalékát képviselik, s hozzávéve még a záloglevél eladásánál szenvedett veszteséget, könnyű kiszámitanunk, hogy az illető kisbirtokos, a ki 500 frtnyi kölcsönért folyamodik, fog kapni az intézettől kedvező esetben, ha az 5<sup>0</sup>/o-os záloglevelek 80 frttal számíttatnának le, előleges költségeinek s az első törlesztési részletnek leszámítása után, készpénzben legfeljebb 350 forintot.

Fog tehát fizetni a kisbirtokos a törlesztési záloglevelek kölcsönére kapott valóságos készpénz tőke után, a törlesztési százalék leszámításával s a megállapítandó kezelési díjakhoz s a költségek nagyságához képest 8—12<sup>0</sup>/o-ot.

Azt mondják erre azok, a kik a felállítandó szervezet tevékenységétől üdvös eredményeket várnak, hogy a mi viszonyaink között a 8—12<sup>0</sup>/o-os pénz még mindig olcsó, ezzel a kisbirtokosok helyzetén már is nagyban segítve lesz.

Ámde ha én megengedem is azt, hogy a kisbirtokosok ennél sokkal magasabb kamatot is fizetnek, ki kell jelentenem azon meggyőződésemet is, hogy a mi viszonyaink között a a földbirtok és különösen a kisbirtok a 8—12<sup>0</sup>/o-os kölcsönöket el nem bírja, ez még mindig oly magas kamatláb, melyet viszonyaink között a kisbirtokos állandóan el nem bírhat, s a különbség csak az, hogy drágább kölcsön mellett gyorsabban,

ily kölcsön mellett pedig hosszabb idő alatt, de majdnem teljes bizonyossággal tönkre megy.

De növelik a zálogleveles törlesztési kölcsönök évenkénti terhét, a jelzálog értékének nyilvántartásával járó terhek. Az állami adó és a tüzkárbiztosítási díj évenkénti pontos lefizetésének igazolása, ha nem is nagy teherrel, de szintén bizonyos költséggel jár, a melytől a központi intézet az adóst a záloglevél-fedezet épentartása érdekében fel nem mentheti.

És van a dolognak még egy erkölcsi oldala is. A kisbirtokos a záloglevél-üzletet, a záloglevél eladásánál szenvedett veszteséget a legritkább esetekben képes felfogni. — Midőn 500 frtnyi törlesztési kölcsönért folyamodik, azt hiszi, hogy 500 forintot fog kapni, és sehogy sem fér a fejébe az, hogy ő többnek visszafizetésére kötelezte magát, mint a mennyit kapott. A kik a törlesztési záloglevél-üzlettel gyakorlatilag foglalkoztak, volt alkalmuk hallani keserű kifakadásokat a kölcsönvevők részéről épen ezen körülmény folytán. Egyes magánintézetekkel szemben ezen kifakadások, a csalódás ezen nyilvánulásai nem birnak nagyobb jelentőséggel, az intézet megküldi nekik a magyarázatot, s a kölcsönvevő abban, hogy itt ismét uzsoráskodnak rajta, mert ezen meggyőződése megmarad, utóvégre is megnyugszik.

De midőn a »kisbirtokosok országos földhitelintézete«, tehát azon intézet, a melyet az ország kizárólag az ő hitelviszonyai javítása érdekében ruház fel országos jelleggel és kiváltságokkal, ugyanazon eljárást fogja követni, mert kell követnie, ebben a kisbirtokos igen sok esetben az uzsora országos szentesítésénél nem fog egyebet látni, ez csak fokozni fogja a csalódást, az országos intézmények iránti különben is már elterjedt bizalmatlanságot.

De ha már a zálogleveles törlesztési kölcsön a kisbirtokra nézve oly drága, hogy ez által ez osztály bajain segítve nincs, addig másrészt az ily csekély összegekről szóló jelzálogra fektetett záloglevél-üzlet szükségkép, a dolog természeténél fogva oly nagy kezelési személyzetet, oly költséges hivatalnoki organismust igényel, a melynek költségeit a jelzálogos törlesztési kölcsönök után rendszerint szedetni szokott kezelési díjak el nem bírják, vagy oly magas kezelési díjakat kellend az inté-

zetnek szedni, melyek a kölcsönt még inkább megdrágítják, s a kisbirtokosra nézve még nyomasztóbbá teszik.

Hogy mily költséges a jelzálogüzlet kezelése, mily kevésbé képesek a kis kölcsönök ezt fedezni, kitűnik az a következő számításból.

A fennálló jelzálog-intézetek kezelési díj czimén adósaiktól évenként  $\frac{1}{4}\%$  kezelési díjat szednek (ennyit fizetnek a magyar földhitelintézet és a földhitel-részvény-társulat adósai), feltéve, hogy a »kisbirtokosok országos földhitelintézete«, a melynek feladata a kisbirtokosoknak olcsó kölcsönt nyújtani, kezelési díját  $\frac{1}{4}\%$ -ban fogja megállapítani, akkor 1 millió forintnyi zálogleveles kezelési kölcsön után, az intézetnek rendszeres évi jövedelme 2500 frtra fog rugni; egy millió forintnyi összeg pedig átlag 500 frtos kölcsönökre felosztva 2000 darab kölcsön-ügyletet képvisel, már most 2000 darab kölcsön-ügyletnek kezelése, nyilvántartása, behajtása, a megfelelő záloglevelek könyvezése, kisorsolása stb. oly szervezetet igényel, a melynek költségeihez képest a 2500 frtnyi kezelési díj egy eltűnő csekélység. Igaz, lehet a kezelési díjat magasabb százaléktételben megállapítani, de ez ismét csak a kisbirtokosokat sújtja.

És az üzlet terjedésével karöltve jár a személyzet szaporítása, úgy hogy arra, hogy a jelzálog-kölcsönök szaporodásával a kezelési díjak is oly összegre szaporodhatnak, hogy a kezelési díjak az intézet kezelési költségeit fedezni is fogják, számítani egyáltalában nem lehet. Szolgáljon például ennek igazolásául a magyar földhitelintézet, — a melynél pedig a kölcsönök nagyságánál fogva, a kölcsön adott összeg és a kölcsönügyletek száma közötti arány nagyon kedvező — melynél 60 milliónyi jelzálogos kölcsönök mellett, az adósok által fizetett kezelési díjakat még 80,000 frtot meghaladó összeggel kell az intézet egyéb jövedelmeiből pótolni.

Hogy a »kisbirtokosok országos földhitelintézetének« lehet, sőt kell is a magyar földhitelintézet szervezeténél sokkal egyszerűbb és olcsóbb szervezetet adni, azt beismerem, de meg vagyok győződve arról is, hogy bármily egyszerű és olcsó legyen is a szervezet, ha ezen intézet a kisbirtokosok jelzálog-kölcsöneit fogja feladatához képest kizárólag közvetíteni, az

országos alapítvány kamatja, s a kezelési díjak, ha csak ezek túlságosan magasra nem emeltetnek, csakhamar elégtelenek lesznek az intézet kiadásainak fedezésére.

A kisbirtokra adandó jelzálog kölcsönöknél még egy körülmény érdemel kiváló figyelmet és ez: a kisbirtok hitelképességének megállapítása. A lekötendő jelzálog becsértékének megállapítása igen fontos minden jelzálogintézetre nézve, mert ettől függ a kibocsátandó jelzálogok biztossága, következésképen kelendőse is, de különösen a kisbirtok becsértékének, illetőleg hitelképességének helyes megállapítása igen nehéz. Nehéz pedig azért, mert az ingatlanok becsértékének megállapításánál zsinórmértékül szolgáló alapok, mint: az adó-alap, a kataszteri tiszta jövedelem, a kisbirtokra nézve teljes biztonsággal nem alkalmazhatók, a kisbirtoknál mindezekon kívül még fontossággal bírnak a községnek fekvése, a melyben a kisbirtok fekszik, a birtokos családi viszonyai, sőt személyes tulajdonai is. A kisbirtok értéke van mindenkor a legnagyobb érték-hullámozásnak kitéve, ennek emelkedése esetleg jó gazdasági és kereseti viszonyok mellett aránytalan nagy, ugyszintén csökkenése is rossz termés, tűzvész s egyéb csapások folytán teljesen kiszámíthatatlan.

A jelzálogintézetnek azonban zálogleveleinek biztossága és hitele érdekében teljesen biztos alapra kell fektetni jelzálogos üzletét, s azért a becsérték megállapítását fenn kell magának tartania, s nem bízhatja ezt a vidéki mezőgazdasági előleg-egyletekre, nem pedig azért, mert a vidéki egyletek a pillanatnyi, de gyakran változó helyi körülmények hatása alatt állanak s ezen hatás alatt állandóknak tartva a változó viszonyokat, teljes jóhiszeműséggel ugyan, a valóságnak meg nem felelő érték-megállapításokat eszközölhetnének.

Egy másik akadálya a jelzálogüzlet fejlődésének a záloglevelek elhelyezésének nehézségében rejlik. — A felállítandó »kisbirtokosok földhitelintézete«, ha kölcsöneit a kisbirtokosok részére hozzáférhetőkké akarja tenni, ezeket csak osztrák értékű papírpénzre szóló záloglevelekben nyújthatja, mert az arany-agio hullámozásainak a kis törlesztési kölcsönt alávetni nem volna helyes és ismét csak a kis kölcsönt drágábbá és terhesebbé tenné; papírpénzre szóló zálogleveleket pedig a

külföldön elhelyezni teljes lehetetlenség, ezeknek piacza csak Magyarország, s talán hosszú évek után, igen jó kezelés mellett a monarchia másik fele volna. De magában a monarchiában is szerfelett nehéz egy új, különösen egy új kisbirtoki földhitelintézet zálogleveleit elhelyezni, különösen akkor, midőn az »osztrák - magyar bank« a bécsi »Bodencreditanstalt« s a »magyar földhitelintézet« forgalomban levő zálogleveleiben, az elhelyezést kereső tőke már kipróbált, szilárd hitelnek örvendő elhelyezési papirokat bir. A pénzpiacz új papirokkal szemben mindig bizalmatlan, s e bizalmatlanságot különösen a záloglevelekkel szemben tanúsítja mindaddig, míg a kibocsátó intézet teljes soliditásáról meggyőződve nincs. Ehhez járul, hogy azon szűk körben, a melyben az osztrák értékű papirpénzre szóló záloglevelek elhelyezhetők lennének, t. i. a monarchiában, a záloglevelek tulajdonosai a 70-es évek elején működött új jelzálog-intézetek zálogleveleivel keserű tapasztalatokat is tettek, több ily intézet csőd alá került, liquidált s a záloglevél-tulajdonosokat csak záloglevél - birtokuk bizonyos hányadával elégítette ki, vagy a záloglevelek kamatját reducálta. Elismerem, hogy ez Magyarországon eddigelé nem történt, hogy nálunk az itt működő jelzálog-intézetek által kibocsátott jelzáloglevelek tulajdonosai jogaikban semmi csorbát nem szenvedtek; de történt Ausztriában, és ez elég arra, hogy az osztrák tőkepénzesek új intézetek zálogleveleitől teljesen elforduljanak. A piacz tehát, a hol »a kisbirtokosok földhitel-intézetének« záloglevelei elhelyezhetők lesznek, igen sok ideig csak Magyarország lesz. De a tőkeszegény Magyarországon, az állambiztosítékkal ellátott vasuti papirok, földtehermentesítési, szőlődézsmaváltsági és járadékkötvények s a »magyar földhitelintézetnek« teljes hitellel bíró zálogleveleinek versenye mellett, az új intézet zálogleveleinek elhelyezésére nagyobb összegekben legalább számítani nem lehet, s nem lehet számítani arra sem, hogy egyesek vagy testületek részesítsék előnyben ezen zálogleveleket, csupán hazafiságból, s a csekély összeg, a mely el lesz helyezhető, csak alacsony árfolyam mellett fog vevőre akadni.

Nem nagy előrelátás kell tehát annak megjósolására, hogy »a kisbirtokosok országos földhitelintézete« tevékenységének megindítása után a jelzálogüzlet terén csakhamar

fenn fog akadni, illetőleg új kölcsönök engedélyezését felfüggeszteni lesz kénytelen. Az intézetnek rendelkezésére levő készpénztőkéje, a készpénzben befizetett alapítványok és az országos segélyből fog állani. Ezen tőkének egy részét a berendezési költségek fedezésére, más részét a »mezőgazdasági előleg-egyletek« részére nyújtandó segélyre kell fordítania, s csak a fenmaradó részt fogja zálogleveles kölcsönök engedélyezésére, illetőleg az ezek alapján kibocsátott saját zálogleveleinek leszámitolására fordíthatni. De mihelyt ezen csekély tőke kimerül, pedig a támasztott nagy remények után gyorsan ki fog merülni, az intézet új kölcsönök engedélyezését mindaddig szükségkép kell, hogy felfüggeszse, míg zálogleveleit el nem helyezi s ez által új jelzálogos kölcsönökbe fektethető tőkét nem teremti, és ekkor el lehetünk készülve reá, az intézet újabb igényekkel fog fellépni az állam irányában, kérni fogja az alapítványi tőkéknek zálogleveleiben való elhelyezését stb. Ily szünetelések a kölcsönök engedélyezésében más intézeteknél is előfordulnak, de ott a szünetelés egyáltalában nem jár bajjal, ha azonban a »kisbirtokosok országos földhitelintézete« kénytelenítve leendő a »mezőgazdasági előleg-egyletek« által közvetített kölcsönök megszavazását bizonytalan időre felfüggeszteni, akkor ennek, tekintve az intézet országos jellegét, és tekintve az intézet működése iránt széles körben támasztott nagy reményeket, a közönségre csak káros hatása leendő, mert fokozni fogja a csalódás érzetét, az országos intézményeink iránti bizalmatlanságot.

Felhoztam a »kisbirtokosok országos földhitelintézete« jelzálogüzlete ellenében felmerülhető mindezen akadályokat és nehézségeket, csak azért, hogy kimutassam, hogy ezen üzletág a dolog természete szerint oly mértékben és oly rövid idő alatt, a mint azt sokan várják, fejlődni nem fog s a dolog természete szerint nem is fejlődhet s hogy kimutassam, hogy a törlesztési zálogleveles kölcsönök által a szorosan vett kisbirtok hitelviszonyain gyökeresen segíteni nem fognak.

Nem vonom kétségbe azt, hogy a felállítandó intézet központi jelzálog-osztálya, — főleg az esetben, ha, a mit az alakulandó intézetről föl kell tenni, annak igazgatása ügybuzgó és szakavatott, szervezete helyes és czélszerű lesz, — az ország

kisebb földbirtokosai hitelügyeinek javítását elősegítheti, ez irányban hasznos szolgálatokat is tehet, de azon nagy várakozásnak, a melyet sokan az intézet központi osztályának működéséhez fűznek, megfelelni nem lesz képes.

De az alapszabály-tervezet értelmében, a felállítandó hitel-szervezet alapját a »mezőgazdasági előleg-egyletek« képezik, a melyeknek bizonyos számmal való alakulásától van a központi intézet tevékenységének megindulása feltételezve.

Ezen »mezőgazdasági előleg-egyletek« volnának hivatva a központi jelzálog-intézet vidéki közzei gyanánt működni, a jelzálogos kölcsönök engedélyezését közvetíteni, de ezen közvetítői feladatokon kívül mint önálló hitelszövetkezetek is működnének, takarékbetéti üzletet folytatnának, tagjaiknak akár jelzálogos, akár személyes hitelre alapított kölcsönöket és előlegeket engedélyeznének stb.

Nekem ezen »mezőgazdasági előleg-egyletekkel« szemben két irányban vannak a gyakorlati életből meritett kételyeim. Először is nekem kételyeim vannak az iránt, hogy ezen vidéki egyletek a kellő számmal alakulni fognak, de másodszor még nagyobbak kételyeim az iránt, hogy ha ezen vidéki előleg-egyletek a kellő számmal alakulni is fognak, valjon képesek lesznek-e a kisbirtokosok hitelviszonyainak gyökeres javítása terén üdvösen működni, s ez által az óhajtott cél elérését előmozdítani.

A »mezőgazdasági előleg-egyletek« alakulásának egyik legnagyobb nehézsége, a rendes tagoknak az alapszabály-tervezetben megállapított korlátlan felelősségében rejlik, és habár a képviselőház pénzügyi bizottsága ezen felelősséget szűkebb korlátok közé szorította is, a mennyiben a pénzügyi bizottság javaslata szerint a »mezőgazdasági előleg-egyletek« tagjainak felelőssége korlátlanul csak az általuk a központi intézettől közvetített jelzálogos kölcsönökre, egyebekben pedig csakis üzletrészeiknek ötszörös összegéig, tehát egy 100 forintos üzletrész után 500 frtig terjedne, ezen felelősség a mai viszonyok közt még mindig elég nagy arra nézve, hogy a tagokat az egyletbe való belépéstől visszatartsa.

Az előleg-egyletek alakulásának másik nem csekélyebb nehézsége az, hogy az ország mai kedvezőtlen anyagi viszonyai



közt, midőn a gazdasági gondok a gazdaközönségre igen nagy mértékben és igen súlyosan nehezednek, alig hiszem azt, hogy találkoznának elegendő számmal ügybuzgó és megbízható egyének, a kik a »mezőgazdasági előleg-egyletek« megalakulása körül buzgólkodnának. S ha az alakulást nem ily köztisztelet és becsülésben részesülő egyének veszik kezükbe, tartok attól, hogy a gazdaközönség, mely a multban egyes intézetek alakulásában részt vett, s nem mindenkor a legjobb eredményeket tapasztalta, ez eszmétől idegenkedni fog, s fog idegenkedni annál inkább, mert nem egy ízben látta és tapasztalta azt, hogy a multban számtalan vidéki takarékpénztár, népbank stb. alakult ugyan, de a mily arányban szaporodtak az országban ezen intézetek, oly mértékben nőtt, legalább az ország bizonyos vidékein, az uzsora is. És ez természetes, mert ezen újból alakult intézetek iparkodtak egymástól a betevőket elcsalogatni az által, hogy a betétek után magasabb kamatélvezményt nyújtottak, s nem egy példa van rá, hogy a vidéki intézetek betételeik után 8—10<sup>o</sup>/<sub>o</sub> kamatot fizettek, a mi természetesen az általuk adott kölcsönök kamatainak felemelését s általában az uzsora terjedését vonta maga után.

Nem valószínű tehát, hogy a multban sokszor csalódott, nem egy ízben keserű tapasztalatokat szerzett gazdaközönség a »mezőgazdasági előleg-egyletek« alakítása iránt nagy részvétet tanusítson, s habár a heti csekély betételek az üzletrész megszerzését szerfelett megkönnyítik, nem valószínű, hogy akadjanak számosan, a kik az előleg-egyleti rendes tagsággal járó nagy felelősséget elvállalják, s azért nekem erős kételyeim vannak az iránt, hogy ily egyletek megfelelő számmal alakulni is fognak.

De feltéve azt, hogy találkoznak az országban elegendő számmal köztiszteletben levő, ügybuzgó egyének, a kik az ügy iránti érdekeltségtől áthatva, a »mezőgazdasági előleg-egyletek« alakulását előmozdítani fogják, s feltéve, hogy azok fáradozásainak sikerülni fog a »mezőgazdasági egyletek« megalakulását oly számban létesíteni, mint azt az alapszabálytervezet, illetőleg az ennek módosításánál alapul szolgáló pénzügyi bizottsági jelentés az egész hitelszervezet működése megindításához feltételezi, még mindig fennmarad azon nagy

kérdés, valjon tekintve ezen »mezőgazdasági előleg-egyletek« anyagi erejét, ezek egyáltalában képesek lesznek-e a kisbirtokosok hitelviszonyainak javítása terén üdvös tevékenységet kifejteni. Ezen kételyeimnek alapját a gyakorlati életből s a viszonyok ismeretéből meritett nehézségek és akadályok képezik.

Az előleg-egyletek az alapszabályok értelmében részint a pártfogó tagok kamatmentes adományaiból vagy kamatozó adományaiból, részint a rendes tagoknak csekély (50 krnyi) heti betéteikből egyenkint 100 frtig kiegészítendő üzletrészeikből alakulnak. Már most feltéve azt, hogy egy ily »mezőgazdasági előleg-egylet« 10 pártfogó és 30 rendes taggal megalakult, s szorosan vett üzleti tevékenységét csak a rendes tagok üzletrészeinek s a pártfogó tagok alapítványainak teljes befizetése után, tehát a megalakulást követő negyedik évben kezdi meg, ez esetben lesz ezen egyletnek 4,000 frtnyi alaptőkéje.

A »mezőgazdasági előleg-egylet« az alapszabályok értelmében külön igazgatósággal és külön felügyelő-bizottsággal fog birni. Ismét feltéve azon legkedvezőbb esetet, hogy az igazgatóság és a felügyelő-bizottság tagjai ebbeli tisztüket az ügy iránti buzgalomból minden legkisebb díj nélkül ingyen fogják teljesíteni, a mi a jelenlegi súlyos anyagi viszonyok között, és tekintve azon felelősséget, a mely a kereskedelmi törvény értelmében az igazgatóság és a felügyelő-bizottság tagjaira nehezedik, ismét nem valószínű, a »mezőgazdasági előleg-egyletnek« az alapszabályok értelmében engedélyezett, és meglehetősen kiterjedt üzletkörnél, külön üzleti helyiséggel, irodai berendezéssel, s legalább egy fizetett és megbízható egyénnel kell birnia, a ki az irodai, könyvezési és pénztárnoki teendőket teljesíti.

Már most az irodai, lakbér, fűtési, világítási s egyéb költségeket, s az intézet tisztviselőjének fizetését összevéve, ezen kiadások, bármily szerényen számítsunk is, legalább is 800—1000 forintra fognak rügni, lesz pedig az intézetnek 4000 forintnyi alaptőkéje után, ha ezt 10<sup>0</sup>/o-kal hasznosítja, 400 frtnyi jövedelme, ebből még saját kezelési költségeit sem fogja fedezhetni, kénytelen lesz tehát alaptőkéjét 14—20<sup>0</sup>/o-al elhelyezni, csak-hogy kezelési költségeit fedezze.

De a rendes tagok befizetett üzletrészeik után kamatot is

várnak, sőt talán a kamatokkal be nem érnék és osztalékot remélnék, ezen várakozásuknak pedig az előleg-egyletek sok ideig nem lesznek képesek megfelelni.

És még kevésbé lesznek képesek ezen »mezőgazdasági előleg-egyletek« az irányukban támasztott hiteligényeket kielégíteni. A kisbirtokosok körében az ily egyletek irányában az igények valószínűleg igen nagyok lesznek, a kisbirtokos osztály tőkeszegénysége mellett, hitelképes és nem hitelképes egyaránt igénybe fogja venni az intézet segélyét, főleg kezdetben, midőn azt fogja még hinni a hiteltkereső, hogy ez azon forrás, a mely kizárólag számára és igen olcsón szolgáltatja a pénzt. Az előleg-egyletek 4000 frtnyi tőkéje (a fenti számítás szerint) csakhamar teljesen ki fog merülni. Takarékbetétekre az előleg-egyleteknek hosszú ideig számítani alig lehet, az intézetnek teljesen új volta, a melyektől a betevők mindig idegenkednek, az alaptőke csekélyisége, s a már fennálló nagyszámú, s részben teljes bizalmat érdemlő intézetek versenye, a betevőket a »mezőgazdasági előleg-egyletektől« távol fogják tartani. A központi intézet nyújthat ugyan a vidéki egyletnek bizonyos segélyt, de ezen segély, tekintve a központi intézet alapját, s ennek más irányu rendeltetését, jelentékeny nem lehet.

Mindezen körülmények közre fognak hatni a »mezőgazdasági előleg-egyletek« tevékenységének korlátozására és megbénítására. A »mezőgazdasági előleg-egyletek«, csakhogy üzleti költségeiket fedezzék, s rendes tagjaiknak üzletrészeik után kamatot adhassanak, kénytelenek lesznek a rendelkezésükre levő összegeket minél nagyobb kamatok mellett gyümölcsöztetni, a mi által a kisbirtokosok hitelszükségletén segítve, vagy hitelviszonyain gyökeresen javítva nem lesz.

A mi már a kisbirtokosok anyagi helyzetét és hitelszükségletét illeti, ezek két osztályba sorozhatók. Az első osztályba tartoznak azon szorgalmatos, munkás, rendes telkes gazdák és más kisbirtokosok, a kiknek gazdaságuk szorgalmasan művelt, a kiknek birtokaikra vonatkozó telekkönyveik rendezve vannak, s teherlapjuk tiszta; ezek szorulhatnak igenis jelzálogos kölcsönre, egy gazdaságukat ért elemi csapás következtében, vagy mert terjeszkedni, birtokukat nagyobbítani, vagy teljesen felszerelni akarják, de ezen gazdák vidékeiken mint rendes gaz-

dák és pontos fizetők ismeretesek is, és ezek jelzálogos kölcsönt a mai viszonyok között is, akár az árvapénztárból, akár a vidéki takarékpénztárak és egyéb intézetekből kaphatnak is, kaphatnak pedig a viszonyokhoz képest 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra is, de minden bizonynyal 8—10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra. S ha ily rendes gazdák gazdaságaik rendszeres kezelése érdekében rövid időre forgalmi tőkére szorulnak, ezt is a vidéki intézetektől 8—10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ra megkaphatják. Ezeknek nincs szükségük sem a központi jelzálogintézetre, sem a vidéki előleg-egyletekre, s ezek hitelviszonyain nem javít ezen hitelszervezet felállítása, egyszerűen azért, mert a felállítandó új hitelszervezettől olcsóbb pénzt nem fognak kaphatni, mint ahogy kaphatják ezt a már fennálló intézetektől; — ezek érdekében csak az kívánatos, hogy ha valahol az országban vagy területen, tehát közelben takarékpénztár, népbank vagy másféle intézet még nem létezik, ott esetleg s a szükséghez képest ily új intézetek alakuljanak, hogy a hitelt keresőre nézve a tőke fellekeresése nagyon hosszadalmassá és költségessé ne váljék. De a kisbirtokosok második osztálya, és ezek, megengedem, sok vidéken a túlnyomó számot képviselik, oly telkes gazdákból és egyéb kisbirtokosokból áll, a kik gazdaságaikat elhanyagolják, a kiknek telekkönyveik rendben nincsenek, a telekkönyv teherlapja pedig hemzseg a mindenféle tehertől, s a kik tartoznak ezenfelül még a korcsmárosnak és másoknak is. Ezek, még ha birtokuk nevökre is van írva, birtokuknak már csak névleges tulajdonosai, mert földjeik egy részét kamatélvezet czimén már más használja, más részét másokkal közösen művelik, s a még netalán megmaradó részen maguk gazdálkodnak ugyan, de azt kedv nélkül és rosszul művelik, és vetéseiket gyakran akkor, midőn azok zöldek, előre eladják. Ezen kisbirtokosok közt pusztít rendszeren nagy mérvben az uzsora, és ezek hitelviszonyain segíteni a felállítandó hitelszervezet által nem lehet, ezek között az uzsora pusztításának gátat vetni teljes lehetetlenség. Nem segít ezeken a törlesztési zálogleveles kölcsön, mely a legtöbb esetben nem is engedélyezhető, mert a már bekebelezett terhek kifizetése, és a telekkönyvi törlés költségei a birtok valódi hitelképességét már túlhaladják, s ha nyerhet is törlesztési kölcsönt, ez reá nézve csak akkor válik üdvössé, — mert ezeknél, megengedem, az intézettől nyerendő kölcsön kamatlába és az

általa fizetett kamatok között igen nagy a különbség, — ha a törlesztési kölcsönnel együtt takarékosági szellemet és kitartó szorgalmat is kap, de ezt sajnos, az intézet nem fogja adományozhatni, és ezeken nem segíthet a vidéki »mezőgazdasági előleg-egylet«, sem az ő személyes hitelével és előlegeivel, mert ezen előlegek, ha és a mennyiben ugyanis ezen kisbirtokosok olyanokat kaphatnának, bekebelezett vagy be nem kebelezett terheik kamatjának fizetésére fognak fordíttatni.

En tehát a »mezőgazdasági előleg-egyleteknek« hasznát a központi intézet záloglevél-kölcsöneinek közvetítése érdekében bizonyos határig elismerem, de az iránt, hogy ezek saját előlegezési üzletkörükben képesek legyenek a kisbirtokosok hitelviszonyainak gyökeres javítását előmozdítani, a mondottak után igen erős kételyeim vannak.

Ezek általánosságban nézeteim a »kisbirtokosok országos földhitelintézete« és a vele szövetkezett »mezőgazdasági előleg-egyletek« működésének valószínű eredményeit illetőleg.

Azon veszélyekre, a melyek az új intézet jelzálog-kölcsöneinek engedélyezésénél, a lekötendő jelzálogok becsértékének helytelen vagy túlságosan magas összegben való megállapításából, vagy más helytelen eljárásból támadhatnának, és a melyek első sorban ezen új jelzálogintézet zálogleveleinek elértéktelenedését, vagy értékük csökkenését vonhatnák maguk után, mely körülmény azonban kétségtelenül káros visszahatással lehetne az oly üdvösen működő »magyar földhitelintézet« zálogleveleinek árfolyamára is, kiterjeszkedni nem akarok. Nem pedig azért, mert ezen a kormány ellenőrzése alatt álló intézet jövő igazgatása és kezeléséről felteszem azt, hogy az minden tekintetben solid és megbízható lesz és jelzálogos kölcsöneinek, következőképen zálogleveleinek biztosságára a legnagyobb súlyt fogja fektetni. Ha pedig ez így lesz, s az ügy érdekében kell hogy így legyen, s az ellenkezőt feltételezni nem szabad, akkor a legrosszabb esetben is a központi jelzálogintézet működése lehet lassú, ki nem elégitő a kölcsöntkeresők szempontjából, idézhet elő az országban sok csalódást és kiábrándulást azoknál, a kik az intézettől gyorsan nagy eredményeket várnak és ez iránt vérmes reményeket táplálnak, de ebből a »magyar

földhitelintézet» zálogleveleire, vagy az állam hitelére nézve semminemű káros következmények nem támadhatnak.

És ezzel befejezem észrevételeimet.

Az országgyűlés mindkét háza által elfogadott törvényjavaslat értelmében felállítandó kisbirtoki hitelszervezet tevékenységének fejlődése tehát, szükségkép s a dolog természeténél fogva lassu leend, az ezen szervezet által nyújtott kölcsönök és pedig úgy a törlesztési zálogleveles kölcsönök, valamint az előleg-egyletek előlegei és készpénz-kölcsönei, a kisbirtokosra nézve még mindig drágák lesznek, s így a felállítandó hitelszervezet azon czélnek, hogy ez által a kisbirtokosok hitelviszonyai gyökeresen javittassanak, megfelelni nem lesz képes, és így azok, a kik e szervezet működésétől rövid idő alatt nagy eredményeket várnak, ezen várakozásukban csalódni fognak.

Mindamellett azt is megengedem, hogy helyes szervezet, ügybuzgó igazgatás, pontos és lelkiismeretes kezelés, és a gyakorlati életben mutatkozó hiányoknak pótlása, az alapszabályoknak ennek megfelelő módosítása mellett, a felállítandó hitelszervezet a kisbirtokosok hitelviszonyainak javítását bizonyos korlátok között előmozdithatja, és mindezen feltételek pontos megtartása mellett, az intézet működése hasznos, és a szolgálat, a melyet az intézet a hitelviszonyok javítása terén az országnak tesz, idővel jelentékeny is lehet.

S hogy ez megtörténjék, ez ma feladata a kormánynak, az alapítóknak s a hitelszervezet pártolóinak és ellenzőinek egyaránt.

BUJANOVICS SÁNDOR.

## MARHATENYÉSZTÉSI ÉRDEKEINK.

Magyarország közgazdasági fejlődése még mindig ingadozásban van; 12 év óta sok terv merült fel, sok kísérlet tétetett és számtalan beszéd hangzott el a végre, hogy rögtönözve átalakuljunk egy iparos állammá; ma azonban már kevésbbé vérmesek a remények, és azon nézet kezd több tért foglalni, hogy ezen hirtelen való átalakulás lehetlen. Kizárják ugyanis ennek lehetőségét monarchiánk vámpolitikája, kulturállapottaink stb., egyszóval igen sok tényező. De ez még nem jelenti azt, hogy az egyoldalú magtermelésre alapított mezőgazdaság megfelel érdekeinknek, hanem inkább azt, hogy a természetes és fokozatos gazdasági átalakulás azon útja áll előttünk is, melyen a kulturállamok többsége keresztül ment, és melyen mi sem ugorhatunk át. Ezen úton pedig egyelőre a belterjesebb mezőgazdaság, illetőleg a magtermelés és állattenyésztés közti egyensúly, továbbá a mezőgazdaság eme fokával kapcsolatos iparágak lendülete következik.

E jelen értekezés egyik célja, egyik eszköz felmutatását megkísérteni, mely szükséges arra, hogy végre elindulhassunk azon úton, mert eddig még mindig csak az útmutatónál buzgókodunk.

Daczára annak, hogy Magyarország mezőgazdasága 90 év óta sokat haladt, a marhaállomány jelentékenyen csökkent, nemesak hogy nem emelkedett egyenlő arányban a magtermeléssel, hanem számszerint is csökkent.

Ugyanis:	1847-ben . . .	5.638,000
	1857-ben . . .	5.646,000
	1869-ben . . .	5.279,000
	1878-ban . . .	5.246,000 db. szarvasmarhát

mutat fel a statisztika.

Ennek oka természetesen az, hogy a marhatenyésztés nem oly hasznos hajtó mint előbb volt, sőt nem is olyan, mint minő lehetne; de ebbe nem szabad tétlenül belenyugodnunk. Amerika, Oroszhon és Románia már most is igen nehéz versenynek tesz ki gabonánkat; az egyoldalú magtermelés nem is örökös jövedelmi forrás, minthogy a talajt kiéli, nekünk tehát minden áron azon kell lennünk, hogy mezőgazdaságunk áttérjen az állattenyésztésre. El kell háritanunk útjából az akadályokat és ez önként be fog következni; ha pedig ezt nem akarjuk, akkor a sok elméleti okoskodás vagy lelkes buzditás csak falra hányt borsó, mert az önmagunk által alkotott és fentartott zsibbasztó állapota nagyobb mérvű lendületet e téren kizárja.

Marhatenyésztésünk ellenségei a keleti marhavész és kelet felől a szabad marha-behozatali forgalom; ezeknek folytán marhaállományunk apad, és kizáratunk az európai piacról. — Mély fájdalommal látjuk, hogy ez így van, de mindennek daczára azt napi kérdésnek nem nevezhetni; a közvélemény keveset foglalkozik vele, s az országgyűlést minden esetre sokkal nagyobb emótióba képes hozni azon kérdés, hogy vajjon Erzsébetváros avagy Dicső-Szt.-Márton legyen K.-Küküllőmegye székhelye?

Legyen szabad itt e tárggyal behatóan foglalkozni.

A természettudomány által megállapított tény az, hogy a marhavész keletről főkép Oroszhon ázsiai tartományaiból ered, ottan önállóan elő is áll és ragály által tovább hurezoltatik; erről már Plinius is megemlékezik s azóta a kellemetlen tapasztalatok szakadatlan sora mindinkább bebizonyítja ez állítás igaz voltát. — E században először a szövetséges seregek hozták be Francziaországba a napoleoni háborúk alatt; — 1828-ban az orosz-török háború alkalmával Oroszország belsejéből jövő ökör-szállítmányok közt kiütött Bessarábiában, Moldva- és Oláhország gulyáit befertőzé, s innen egyfelől Erdélyen át, másfelől Gallicia és Morvaországon keresztül Magyarországra érkezett és 1842-ig szakadatlanul fentartotta magát. — 1848—49-ben ismét az orosz hadsereg marhaszállítmányaival hozatott be Erdélybe, honnan Krassó-, Zaránd- és Biharmegyéken keresztül az egész országban elterjedt, sőt még határainkon túl nyugat felé is elharapódzott, és minden



erőfeszítés daczára 1856-ig fönmaradt, — 1861-ben a sóvári (Erdély) vásárra érkezett moldva-oláhországi marhafalkák hozták be, itt magyarországi vevők tetemes számú marhát vásárolván, ez által az országban gyorsan és minden irányban elterjedt. — 1868-ban öt új esetben hurczoltatott be a járvány. — 1872-ben az alsó megyékben jelentkezett, Odessából Törökországba s ugy Bosnián át hozzánk jutott el; — ezen számos esetből világosan kitünik az, hogy a ragály állandó fészke kelet, hogy azt kivétel nélkül kelet felől Oroszhon és Romániából kapjuk, sőt ha a napot nyugta előtt nem akarjuk dicsérni, kénytelenek vagyunk bevallani, hogy valahányszor keleti szomszédainknál a vész nagyobb mérveket öltött, az rendesen behurczoltatott hozzánk. Jelenben ez még nem történt; kívánatos, hogy ne is következék be.

Az eddigi észleletek alapján megállapított az, hogy a keleti fehér marha (Steppenvieh) kevésbbé fogékony a ragályra és e betegséget hosszabb ideig kiállja, mint a nyugoti marhafajok, képes jelentékeny távolságra betegen elmenni és néha fel is gyógyul, ezért veszélyesebb a keleti marha a világforgalomban; a tapasztalat kimutatta azt, hogy a ragály nemcsak állatról állatra, hanem közvetve is vitetik át; ellenben az is biztos, hogy a levegő azt nem vezeti, sőt ellenkezőleg igen rövid időn megsemmisíti, ép ezért a marhavész nem terjed oly elemi ellenállhatlan hatalommal, mint p. o. a cholera vagy pestis, hanem igenis lehetséges azt kellő rendszabályok által hatályosan kizárni vagy elfojtani.

1848-ig a határőrezredek végezték a határőrizetet, Erdélyben a két székely és két oláh ezred, a déli határon pedig a horvát-szlavon ezredek; 1848—9 után a pénzügyőrök és csendőrök tették e szolgálatot, 1861-ben a csendőrség száma megtapasztatván, ez többé nem felelt meg a czélnek. Az eljárás, mely követtetett, nem volt sem következetes, sem egyöntetű; rövidebb vagy hosszabb tartamú vesztégzár, vagy szoros határzár folyton váltakoztak, s az eredmény az volt, hogy valahányszor a vész keleten nagyobb mérvben dühöngött, az hozzánk mindannyiszor behurczoltatott.

Jelentékeny fordulatot jelez az 1874. XX. t. cz., mely teljesen az 1872-ben tartott nemzetközi congressuson megállapított elvek

alapján állván, nemcsak elméletileg igen jó, de a gyakorlatban is már kézzel fogható eredményeket mutatott fel, nem annyira a vész behurczolásának megakadályozása, mint inkább annak lokalizálása és elfojtása által; ezen törvény határozottan jobb és szigorúbb, mint az osztrák hasonirányú törvény, a mennyiben az 1868-ban hozatván, nem felel meg teljesen a nemzetközi congressus határozatainak, a minthogy Ausztriában ugy egyes testületek, mint a parlament is többször mutatott hajlamot arra, hogy ezen törvény oly szellemben, mint a miénk, átalakíttassék.

A nálunk jelenleg fennálló 1874. XX. t. cz. főelőnye abban áll, hogy mód van adva kormányunknak arra, hogy a mint a vész az ország valamely részében mutatkozik, azonnal egy vészterületet megállapíthasson s a vész tovahurczolását megakadályozhassa; a vesztegintézetek újabb beosztása szintén előnyös rendszabály s a csekély összeghez képest, a melybe azok az országnak kerülnek, mondhatni jól betöltik hivatásukat, a mennyiben 4 év óta a vész hozzánk csakis ember vagy csempészett marha által jutott be. — A törvény hatását s főkép annak dicséretes kezelését legjobban illusztrálja a táblapon mellékelt táblázat.

A marhavész nemcsak kiszámíthatatlan veszély, mely a gazdát a nagyobb marhaszaporitástól elijeszti, hanem egy számokban is kifejezhető roppant veszteség, a mint azt igen érdekesen állította össze az 1872-ben tartott ministeri enquête.

Hazánk 1849-től 1856-ig és 1861-től 1869 végéig összesen 331,982, e szerint évenként átlag 18,443 darab marhát vesztett el a vész által:

1. az évenként elhullott	17,702 db. à 60 frt	— 1.062,120 frt
2. az évenként lebunkózott	44 db.	
az értékesíthető részek levonása után	à 50 »	= 2,200 »
3. az évenként felgyógyult	15,721	
darab érték-csökkenését $\frac{1}{3}$ -ra tevén,		
veszteség . . . . .		= 524,033 »
4. minden 5-ik elveszett, továbbá		
felgyógyult tehén elvetélt bornyuja à		
10 forint, 6832 db. után . . . . .		= 68,320 »
Az évenkénti tiszta pénzveszteség . .		= 1.569,840 frt,

A marhavész uralkodott	Megyéék száma, melyekben vész uralkodott	Hány községben ?	Hivatalos felvétel sze- rint a marha- létszám az illető vészes községekben	Megbe- tegt	%	Meg- gyógyult	%	Elhullott	%	Lebun- kóztatott	%	Összes veszteség
1861-től 1871-ig	93	353	304,188	27,058	8·89	10,135	40	15,806	58·66	1,117	1·34	16,923
1873-ban	3	8	2,464	116	4·73	55	47·41	29	25·91	32	26·68	78
1874-ben	3	23	7,272	1,486	20·5	693	46·8	663	44·6	130	8·6	793
1877-ben	3	18	23,972	417	1·74	149	35·73	23	5·52	268	58·75	291

A magyar-erdélyi marhafajnak a marhavész iránti fogékonysága valamivel nagyobb mint az orosz és moldvai marháé, de tetemesen kisebb mint a nyugoti fajtáé. A vészes helyeken meg-  
támadtatik az állomány 25—30 %-a. — Zlamál szerint a megbetegedettek közül átlag elesik 50 %.

ide nem számítva a gyógykezelési költségeket, a munka-mulasztást, az egészség-rendőri intézkedések költségeit, az állatfaj gyengülését, a marha és nyers termények árának roppant csökkenését a vészes vidékeken a gyanú miatt, továbbá a juhok és kecskében szenvedett és fel nem számított károkat: az évenkénti tényleges kár legalább is 4.000,000 frtra tehető; hogy ez nem túlzott, mutatja az, hogy a bécsi közigazgatási ügyészség 18,400 db. elhullott és 700 lebunkózott szarvasmarha után az évenkénti kárt 5.000,000-ra számította.

Hiteles adatok alapján bizton állitható, hogy az 1828 óta eltelt 32 vészes évben Magyarország nemzeti vagyona marha-állományban 160 millió frttal csökkent.

E számok megdöbbentőleg nagyok és mégis nézetünk szerint nem a nagyobb részét képezik azon veszteségnek, melyet a keleti marhavész hazánkra hoz, mert ennél még magasbra tehető azon *lucrum cessans*, mely abból ered, hogy a nyugot tőlünk mint vészes államterülettől elzárkózik, s marháinkat, valamint nyersanyagjainkat a világpiacszról kizárja, e szerint megakasztja annak lehetőségét, hogy mezőgazdaságunk a marhatenyésztésre irányuljon és feleslegét haszonnal értékesíthesse, és kényszerít arra, hogy Bécsben, mint egyedüli piacon, oly alacsony áron adjuk el, mely a kínálat arányában csökken.

A jelenlegi helyzet a lehető legsajátságosabb; mindenki a marhatenyésztés emelése mellett buzog, de ezen legjelentékenyebb termékünknek kivitele nincs; még pedig egy oly ürügy alapján, melyet elenyésztetni hatalmunkban állna; egyedüli piacunk ugyanis ma Bécs és Ausztria ipartelepei és ennek daczára mégis magunk bocsátjuk be a keleti marhát, hogy saját marháinkkal ez egyedüli piacon versengjen; végre nagy erőlködéssel fogantositjuk szigorú törvényein ket, e mellett azonban Bukovinán és Gallicián át az osztrákok enyhébb törvénye és hanyagabb kezelése folytán a vész mindegyre betör, ennek daczára a cseh, morva és steier tarka marha a külföldre kibocsáttatik, a mienk ellenben (azon ürügy alatt, hogy *Steppenvieh*) nem.

Mindebből azt lehetne talán következtetni, hogy Ausztria hátráltat a helyzet megjavításában; oh nem, ellenkezőleg ép ők követelik a határzárt, holott az kétségtelenül inkább áll nekünk

érdekünkben mint ő nekik; mi ellenben várunk és mint mindenben, mi nem fiskális érdek, tartózkodunk az erélyes rendszabályoktól.

Nyugot-Európa el akar zárkózni a marhavész elől, s azért a legszigorúbban elzárkózik a kelet ellen, hol a vész állandónak tekinthető. Hogy is ne volna állandó, midőn például ebből következik aztán az, hogy nyugotra sem marha, sem attól származó nyerstermény be nem bocsáttatik emez országokból. Ez ellen nincs és nem is lehet kifogásunk, sőt jól felfogott érdekünk arra utal, hogy ezen törekvést elősegítsük, mert ez által a nyugoti piacokon az orosz, oláh és török marha versenyétől mentesítettünk. Oroszországban egy-egy vásárban 10—20,000 marha összegyűl policialis felügyelet nélkül s a ragályt így terjesztik.

Határozottan állittatik s még nem lőn megczáfolva, hogy Oroszthonban létezik egy 1—1½ millió alaptőkével bíró részvénytársulat, mely a vészes és gyanus marháknak az osztrák-magyar monarchiába való becsempészésére alakult, és hogy ez tetemes nyereséggel működik. Érdekünk tehát azt követelné, hogy magunkat a nyugoti államok bizalmára érdemesítve, azokhoz szorosan csatlakozzunk s az európai zárvonalon belül foglaljunk helyet.

E helyett azonban déli és keleti határainkat megnyitjuk a keleti marhabehozatal előtt; belföldön küzdünk a marhavész behurczolása és elterjedése ellen, valóban elismerésre méltó erélylyel és sikerrel, de a főczélt, mi előttünk lebeg, ugyanis az európai piac megnyerését, ily uton el nem érhetjük. Németország, mióta az agrikol. érdekek védelmére kelt s e védelem ép ellenünk van irányozva, örömmel ragadja meg ez ürügyet, hogy hazánk határai a keleti marhának nyitva állnak, továbbá, hogy a magyar marhafaj a keleti Steppenvieh-től meg nem különböztethető, s a míg ily kézzelfogható ürügyek állanak elpalástolt érdekeink védelmére, addig nem remélhetjük azt, hogy jogos igényeink tekintetbe vétessenek. Ez pedig annyival fontosabb, minthogy a magyar marhafaj kivitelének lehetővé tételében Ausztria nem érdektársunk; Ausztria saját tarka marháit kiviheti, ha a mi fehér marhánk kivitele megnyílik, eddigi piacain versenytársakra akad, másfelől a jelen állapot Bécsnek a lehető legolcsóbb húsárakat biztosítja, mert nem csak a mi

marhafeleslegünknek egyedüli piacza, hanem e piacon mi a keleti és déli határainkon behozott keleti marha versenyével is találkozunk, holott ellen esetben, ha a keleti behozatal megszűnik s a mi marhánknek a külföld megnyílik, Bécs kénytelen lesz husfogyasztását nekünk európai áron megfizetni.

Bécs és Ausztria e kérdésben tehát nem érdektársunk s ha mégis mutatnak a lajthántuliak hajlamot a határzár felállítására, mi nekünk kell elsőként lennünk, kik e részben támogassuk ez óhajokat.

A határzár felállítása mellett szól azon körülmény, hogy az az utóbbi 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> évben határainkon tényleg fennállott, minthogy a Romániában dühöngő vész miatt onnét a behozatal ideiglenesen beszünttetett, és sem a vonó marha, sem a hus ára nem emelkedett azon magaslatra, mitől sokan tartanak. Mondhatni, hogy ez egy próba határzár volt, melynek hiánya csak abban állt, hogy nem állandó; — de a belforgalomra s a hazánkra gyakorolt hatásra nézve teljesen megbízható adatokat nyújt s ép ezért nagy előny, hogy nem sötétben kell tapogatóznunk és ismeretlen veszélyektől tartanunk, mert mindaz, mivel ellenfeleink lebeszélhetnének törekvésünkről, már nagyobb mérvben következett be, mint be fog következhetni akkor, ha az általunk óhajtott rendszabályok rendszeresen keresztülvitetnek. Egyszermind ezen ideiglenes zár becses utmutatást ad arra, hogy az egyes behozatali cikkekkel szemben a szigor minő foka alkalmazandó? a kérdés ezen részéről majd alább.

Tapasztaljuk azt, hogy bizonyos átalakulás vagy kifejlődés előfeltételei már léteznek, s az mégis várat magára, míg egyik feltétel, mely nem tekintetett lényegesnek, bekövetkezik, mintegy zárkövet képezvén az ivnek. Ilyennek tekinthető jelenleg a határzár kérdése. Kétségtelen, hogy az önmagában mint marhaállományunk védelmére irányuló rendszabály szintén igen fontos, de főfontosságú az által, hogy marhatenyésztésünknek biztos alapot, biztos piacot szerezne és megadná a lökést arra, hogy mezőgazdaságunk a sokat emlegetett állattenyésztésre átmenjen, mert ezen átmenet, bármennyire is óhajtandó, tényleg még sem akar bekövetkezni. A statistika eléggé világosan bizonyítja azt, hogy marhatenyésztésünk inkább hátra felé, mint előre halad,

s a kormány ez irányú törekvései, melyek pénzben kifejezve vajmi csekély összeget tesznek ki, még a legvérmesebbeknél se kelthetnek nagy reményeket. Itt tehát okvetlen szükséges egy nagyobb szabású és határozottan keresztülvitt rendszabály; jelentékeny eredmény más uton nem remélhető.

Magyarország égalja az állattenyésztésre alkalmas; talán kiveendő az alföld azon része, hol nyáron a fű kisül; de általában a legelő és vizbőség folytán igen alkalmasnak mondható, mind e mellett marha-állományunkat a szomszéd országokéihoz hasonlítva az arány reánk nézve igen kedvezőtlen. Tulajdonítható ez nagyrészt a 3 forduló gazdaságnak, mely hazánknak még nagy részében dívik, és melynek folytán a föld  $\frac{1}{3}$ -a parlagon hever, a helyett, hogy kellő mennyiségű takarmányfüvet teremjen. A földbirtok szabad kihasználásának eme korlátozása miatt azon aránylag kevesebb számú állat mintegy  $\frac{4}{10}$ -el kevesebb táplálékot kap, mint p. o. Csehország vagy Ausztria aránylag nagyobb számú marha-állománya; igen hátrányos Erdélyben a birtokviszonyok teljes rendezetlensége folytán a rendes gazdálkodás és nagyobb mérvű intensív tenyésztés lehetlensége. Mindezekből azt következtethetni, hogy a marhalétszám növelésére az alap létezik, csak mutatkozzék a szaporítás és hizlalás haszonhajtó vállalatnak: kétségtelen, hogy igen gyorsan rátérnek gazdáink. Legfőbb ellenvetés talán a tökehiány; az igaz, hogy a jelenlegi helyzet e tekintetben kedvezőtlen, de másfelől éppen annál fogva, hogy ennyire kedvezőtlen, nem lehet állandó. Egyik napilap érdekes kimutatása szerint 333 millióra megy azon összeg, mely részvénytársulati alaptőkék és betétekben Magyarországon a hitelszükségletet fedezi 7<sup>o</sup>/o-tól—15<sup>o</sup>/o mellett, egyrészt a vidéki takarékpénztárak közvetítése mellett. Az átlagos kamatláb eme magassága már magában elég ok arra, hogy minden vállalkozási szellemet elöljön; mert kinek pénze van, az több jövedelmet húz, ha magas kamatra a pénzintézetekbe rakja, mintha saját maga próbálja valamely vállalatba befektetni; az pedig, kinek pénze nincs, nem képes a magas kamatot egy bár életrevaló vállalat után elbirni. E tény azonban bizonyítja azt, hogy a tőke nem hiányzik, s az sem áll, hogy a tőke főképp a mezőgazdaságtól idegenkedik, hanem azt mondhatjuk, hogy Magyarországon a tőke általában

megközelíthetetlen a productiv vállalatoknak, minthogy a kamatláb igen magas és főkép a kényszerhelyzetek kiaknázására fordítatik; de ebből mi következik? Az, hogy vagy fennmarad jövőre is ezen állapot és akkor rendre, minden gazdasági és iparos lendület el fog csenevészni, vagy a hitelforgalom rendesebb mederbe jut, mit sokan a kisbirtokosok hitelintézetének felállításától is várnak, és akkor ha a nagyobb mérvű állattenyésztés haszonhajtó gazdasági vállalatnak fog mutatkozni, arra is meglesz az olcsó tőke. A tőkehiányt nem akarom tehát azon tényezők közé számítani, melyek nálunk a marhatenyésztés nagyobb fejlődését állandóan gátolhatják, hanem egy átmeneti időszak muló tüneményének tekintem, midőn a pénzvilágban a határtalan bizalmat a határtalan bizalmatlanság váltja fel.

A marhatenyésztés emelésének főtényezője a jó piac biztosítása. — A jó piac már létezik is; csak mi vagyunk onnét kizárva; ugyanis Nyugat-Európában a husarak annyival magasabbak, mint nálunk, hogy ma már rendkívül előnyösen lehetne egy nagy mérvű kivitelt létesíteni, ha Németország nem szegülne ellen a marhavésztili félelem ürügye alatt. A londoni piacon a hus különböző minőségeinek ára: 100 kilogr.

angolhoni marhából	gyenge	70 fr.	közepes	90 fr.	jó	94 fr.
amerikai	»	»	70 »	»	76 »	» 80 »

Magyarországon az 5 évi kimutatások szerint a husarak 35—56 fr. közt váltakoztak; megjegyezzük itt, hogy az ország keleti részében aránylag sokkal alantabbak. A technikának egyik a gazdaságra leghasznosabb találmánya a »refrigátor«; ez egy hűtő készülék, melynek segítségével nyers hus 5—6, sőt több napi távolságra légmentesen zárt waggonokban szállítható; ily módon egy tonna hús elszállítása Budapestről Londonba kerül 7 L. 10 s.-be, vagyis egy fontnak szállítása 4 kr.-ba. Látjuk tehát, hogy az árkülönbségek még igen jelentékeny nyereséget ígérnek, sőt az Amerikából hasonló hűtőkészülékkel szállított hussal is könnyen kiállhatjuk a versenyt. Anglia husfogyasztása oly nagy, hogy kivitelünk mondhatni csakis productionk nagyságától függ; London egymaga hetenként 18,000 darab marhát fogyaszt, évenként tehát közel 1 millió darabot.

Ezen előnyök kiaknázására már egy angol társulat is



alakult, mely az illető vasuti társulatokkal megegyezett rendes husszállító futárvonatok létesítésére, hajókat szerelt fel, melyeken a hus a csatornán átszállíttassék; s már a felett tanakodott, hogy valjon Bécsben-e vagy Magyarország némely városaiban állítsa fel nagyszerű vágóhidjait, midőn Németország vonakodása a friss husnak habár légmentesen elzárt kocsikban területén való áteresztésére, ezen egész vállalatot megakasztotta. Nem szükséges hosszasan fejtegetni azon előnyöket, melyek első tekintetre is szembeszöknek e nagyszabású vállalatból. Azt állítják, hogy külügyi hivatalunk átlátva e nagy fontosságot, tett is felszólalásokat és hangsúlyozta azt, hogy ha Anglia, hol az állategészségügyi törvények igen szigorúak, a friss hus bevitelét megengedi, akkor Németország annak átvitelét elzárt kocsikban csakugyan nem ellenezheti jogosan. Mindamellett nem sikerült a német kormány aggodalmait eloszlatni, mert az továbbra is görcsösen ragaszkodik azon nézetéhez, hogy mi a marhavészes kelettel egy forgalmi területet képezvén, szintén gyanusak vagyunk.

A refrigeratorral való szállítás annyi előnyökkel bír az élő állapotban való szállítás felett, hogy valószínű, miszerint jövőre ez lesz egyedüli módja a húskivitelnek. Először megnyeretik azon 3–4% súlyvesztés, mit a marha az utazás alkalmával az éhség és izgatottság folytán veszít; nyeretik továbbá a szállítási költségek egy része, a mennyiben az állatnak bőre, szarva, fagygya és belső része nem szállíttatnak; nem kicsinylendő továbbá azon előny sem, mely a bőr-, szaru- és szappanipar fejlődésének könnyítésében áll az által, hogy ezen anyagok, melyek eddig mind Bécsbe szállíttattak élő állapotban és ottan dolgoztattak fel, ezentúl az országban dolgoztathatnának fel; szintén előny az is, hogy az élő marha kezelése és élelmezése az eladási helyen, valamint a közvetítő provisiója is elesik.

A refrigerator egy óriási előny lehet mezőgazdaságunkra. Ez új olcsó szállítási mód ugyanis lehetővé teszi, hogy oly távoli piacokat keressünk fel, hova élő állapotban bajosabb és kockázatosabb a küldés, és az szintén rendkívül fontos, hogy piacot nyit a jó és legjobb minőségű husnak. Eddig a befogyasztás majdnem kizárólag sovány marhával fedeztetik, a

Bécsbe eladott hizott marha nagyrészt kiszolgált öreg jármos ökrökből áll s hogy ez így van, az igen természetes, minthogy a bécsi húсарak átlag 100 kilo után 56—60 fr.-nál nem mennek feljebb, holott p. o. Angliában, mint fennebb láttuk, 94 frig is emelkedik. Bécsben a legjobb minőséget sem fizetik jobban, Angliában ellenben a gyenge és a jó minőség közt oly különbség van az árban, hogy az a gondos tenyésztést és hizlalást érdemessé és haszonhajtóvá teszi.

Ha tehát a husexport a tervezett módon egyszer megindul, módunkban lesz első minőségű hust előállítani, külön hizlalásra tenyészteni és így olyan árúczikket előállítani, mit jól fizetnek, és mit keleti szomszédaink, ha ugyan utat találnának is, hogy velünk a nyugoti piaczkon versenyezzenek, nem lesznek képesek előállítani, minthogy ehez nemesebb állatfaj, gondosabb kezelés, jobb táplálék és a marhavész ellen nagyobb biztosíték szükséges; eme tényezők nálunk már megvannak, illetőleg azonnal meglesznek, mihelyt a hasznot ígérő kivitel a gazdákat az állattenyésztésre fogja ösztönözni.

Felmerül némelyeknél azon aggodalom is, hogy a nagyobb huskivitel belföldön a húсарakat felemeli. Ez nem áll egészen így, a refrigeratorral való kivitel lehetségessé teszi azt, hogy a hizott marhának jobb és drágább részei kivitessenek; ellenben gyengébb részei, p. o. eleje itthon fogyasztassék el s ezért nem lehetetlen, hogy az itthoni húсарak egészen érintlenül maradnak, de a minőségben se fogunk veszíteni, mert a hizott marha gyengébb husa is jobb lesz, mint a jelenleg mészárszékre kerülő sovány marhának legjobb falatja.

Közbevetőleg megemlíthető, hogy az állattenyésztés egy másik ága, a juhtenyésztés is képes nagyobb mérveket ölteni, mihelyt a huspiacz biztosítva lesz; mostan az ország nagy részében a juhust csak kivételesen eszik, néhol még a cselédek is tiltakoznak ellene, holott nyugoton az ürűhus igen keresett étel. Ezen nem is csodálkozhatunk, ha egy jól hizott angol ürűczombot összehasonlítunk egy vén kiszolgált kos láb-száraival, minő itt a mészárosokhoz kerül. A tett kísérletek azonban bemutatták, hogy p. o. Leicestershire-i keresztezett hegyi juhaink kitűnő hizékony állatokat adnak, melyek a nyugoti piaczkon kiállják a versenyt.

Egy másik aggodalom a határzár ellen, hogy a vonómarha aránytalanul meg fog drágulni azon átmeneti időszak alatt, míg a belföldi tenyésztés a beszüntetett behozatal által támasztott hiányt kipótolni képes. Ezen tekintet volt főindok arra, hogy a közelebb Székes-Fehérvárott tartott gazdasági congressuson nem jutott többségre azoknak nézete, kik a határzár életbeléptetését sürgetik; ezen aggodalom ellenében nem hipotesisekkel, hanem tapasztalati tényekkel léphetünk, ugyanis azon másfél év alatt, míg a keleten létező vész ellenében a határzár tényleg fennállt, tehát önnét marhábe nem hozatott, a beltenyésztés képes volt a szükségletet fedezni. Igaz, hogy az árak emelkedtek, de nem oly mérvben, hogy komoly aggodalmakat kelthetnének; és ha egy törvényhozásilag kimondott zár által biztos és állandó állapot fog kilátásba helyezettetni, a fokozott tenyésztés igen rövid időn fedezheti a hiányt; különben a mi az áremelkedést illeti, mely mint láttuk, szokatlan vagy óriási mérveket nem vesz, de igenis a tenyésztőnek elégséges nyereséget juttat, rendes következménye az átmeneti időszakoknak. Sőt egy mérsékelt áremelkedés még szükségesnek is mondható, midőn azt akarjuk, hogy az ipar vagy gazdaság egy bizonyos irányban az eddiginél nagyobb lendületet vegyen, mert e nélkül nem jön ki a rendes kerékvágásból. A vonómarha árának valószínű emelkedésére tehát azt mondhatjuk, hogy ez az eddigi áraknál magasbra aligha fog emelkedni, hanem ezen magasságban meg fog 4—5 évig maradni s akkor, ha a hiány pótolva leend a fokozott tenyésztés által, ismét a rendes mederbe szállnak az árak, mit a tenyésztési költségek szabnak meg; ellenben ha a határzár fel nem álltatik, marhaállományunk az eddigi tapasztalt módon rendszeresen csökken és ha majd később keleten a marhavész időnként ismét oly mérveket fog ölteni, hogy az ideiglenes határzárt a kormány kénytelen lesz életbe léptetni, akkor fog majd csak a vonómarha ára oly ingadozásoknak kitéve lenni, mi a mezőgazdaságnak valóban hátrányára lehet. Állandóan tehát még ezen látszólagos hátrány is előnyünkre szolgál, mint-hogy megbizhatlan szomszédainktól függetlenítjük magunkat.

Kormányunk elismerésre méltó buzgalommal törekszik marhatenyésztésünk emelésén és külpiaczok meghódításán, de

minthogy a leghatályosabb eszköztől mind ez ideig vonakodik, hódításai nem nagyok.

Az 1874-ki törvény erélyes és főleg olcsó keresztülvitele igen szép dolog. A határőrizet és vesztegintézetek költsége 1878-ban

Magyarország . . . . .	43,000	frt
Határőrvidék . . . . .	9,600	»
<hr/>		
kiadás . . . . .	54,100	frt
bevétel . . . . .	4,000	»
<hr/>		
tiszta kiadás . . . . .	49,000	frt,

a mellett a marhavész elfojtására átlagosan megszabott összeg 39,000 frt, mely rendeltetésének bizonytalansága folytán változik, de 50,000 frtot nem igen halad meg.

Az osztrák vesztegintézetek rendes kiadása 100,000 frt, rendkívüli kiadásai 400,000 frtot tettek.

Említésre méltó, hogy nálunk az ország határszéli megyéiben már elkészült a marhacataster, mi a csempészet ellen, mondhatni, egyedüli óvszer; ez oly jelentékeny és költséges munka, hogy p. o. Poroszországban, hol az egész országra elkészült, 4 millióba került.

Jelenleg foglalkozik a kormány a katonai cordon rendszeresítésének kidolgozásával; ezen rendszernél a cordon kiadásai jelentékenyen fognak csökkenni.

Vámpolitikánk terén történt egy igen örvendetes lépés; értem az olasz vámszövetség függelékét a marhaforgalomra vonatkozólag. E szerint Olaszország minket befogad azon államok sorába, melyeknek marhaegészségügyi szervezete az 1872-ki nemzetközi congressus alapelvein áll, és a melyekkel minden időben szabad a forgalom; csakis a két állam esetleg marhavészes kerületei záratnak ki a forgalomból.

Olaszországba eddig nem nagy a kivitel; bajos biztosan megállapítani a számát, minthogy a Trieszt és Fiume szabad kikötőkbe tőlünk bevitt marhaszállítmány egy része is tengeren szállítottatott át Olaszországba; de 50,000-re tehetjük az évi kivitelt, ezzel azonban mintegy 35,000-nyi behozatal áll szemben. A mi előnyünk abban áll, hogy míg eddig az osztrák tarka marha bevitetett, a magyar fehér marha ellenben nem, mostan

a monarchiánkból jövő marháknak megnyílt az olasz piac. Remélhető, hogy talán Franciaország is követni fogja e példát, de ez még csak remény, mely ha valósul, oly piacot kapunk, mely némileg pótolhatja a német piac ideiglenes elvesztését.

Németország, mint tudjuk, makacsul ellenszegül úgy a bevitelnek, mint az átvitelnek is; kormányunk valamint mindazok, kik a határzártól visszariadnak, ez ellen az arlbergi vasut kiépítésében lelnek orvosszert, a mely a német birodalom déli határa hosszában Tirolon át egyenes összeköttetést létesít Schweizzal s ezen át Franciaország s közvetve Angliával. Ez minden esetre szükséges vonal minden tekintetben, mely által Németországtól függetleníthetjük magunkat, de kiépítése időbe telik, mely alatt meg vagyunk bénítva és az ut Angliába, ha nem sokkal, de mégis valamivel hosszabb, mint az, mely Dél-Németországon át vezet.

A magyar országgyűlés elé indítvány alakjában mindez ideig nem jött a határzár kérdése és azt kelle közelebbről látnunk, hogy a lajthántúli Reichsrath kényszeríté vonakodó kormányát, hogy nyújtson be egy ily irányú törvényjavaslatot. A vita folyamában kiderült, hogy a jelen állapot föntartását nem óhajtják csakis azok, kik a bécsi fogyasztó közönséget képviselik s ezeken kívül azon galliciai gazdák, kik Orosz-Lengyelországból szoktak hizlalásra venni sovány marhát; de a Reichsrath nagy többsége azon felfogásnak adott kifejezést, hogy ez ország mezőgazdasági érdekei megkövetelik a határzárt. És csakis azért nem lett szentesített törvény, mert az ülésszak vége bekövetkezett és így kikésett az időből, a meny nyiben a Főrendek egy módosítása az átmeneti időnek 3 évről 5 évre való meghosszabbítása iránt már nem küldethetett vissza az az napon már felosztatott alsóházhoz: azonban nincs két-ségünk az iránt, hogy jövő ülésszakon ezen kérdés ismét felmerül.

Ezt teszik az osztrákok, holott nekik koránt sincs a zár annyira érdekökben, mint minékünk; az ő tarka marhájok kivitele nem tiltatik, Bécs és Ausztria iparos telepei Magyarország által olcsó hussal láttatnak el; és mégis átlátják, hogy mily előny a vészmentes Nyugot-Európához és nem a

vészes Kelethez tartozni, átlátják azt, hogy a belterjesebb marhatenyésztésnek ezen rendszabály okvetlen szükséges, valamint azt is, hogy a mezőgazdaság a jelen fokon meg nem állhatván, mulhatlanul szükséges ama belterjesebb fokra átmenni; egy szóval ők helyes érzékkel felismerik a bajt, rámutatnak és van bátorságuk az orvosszert bevenni; mi ellenben, kik sokkal betegebbek vagyunk, arról tudni nem akarunk.

Óhajtandó volna, hogy a jövő ülésszakon a magyar országgyűlés foglalkozzék e kérdéssel s ha foglalkozik, bizton remélhető, hogy a határozat kimondása sokáig nem várathat magára.

A határozat felállítását hasznosnak, sőt szükségesnek véljük, mindamellett nem óhajtjuk, hogy annak bár következetes, de egyoldalú keresztülvitele által több ipari vagy helyi érdek károsittassék, nem akarunk túl löni a célon, és azt hisszük, hogy a különböző érdekek kiegyeztetése sikerülhet a következő módon.

A keleti és déli határainkon való marhabevitel beültandó.

Azon határokon át a marháktól származó nyerstermények fertőtlenített állapotban bizonyos erre kijelölt pontokon és meghatározandó módozatokkal szabadon behozathatók, ugyanis a marhaszőr és nyers bőrök, szarvak szintén terjeszthetik a marhavészt, de a vegytan már talált módokat ezen anyagokat megfertőtleníteni és így lehetne azokat veszély nélkül behozni, ez a már virágzó bőriparnak az anyagot olcsón szolgáltatná, mint az eddig is történt.

A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a juhok a vészt igen ritkán, de mégis megkapják és gyapjukon tovahordhatják; mindamellett kellő óvatossággal és veszteglés mellett be lehetne bocsátani a juhokat.

A gyapju mosatlan állapotban szintén terjesztheti a ragályt, de gyárilag megmosva egészen biztos; e szerint a határszél több pontján felállítandó gőz-gyapjumesődők segélyével szintén hozzájuthatunk azon nyers anyaghoz, mely posztóiparunkra nézve életkérdés.

Ezen rendszabályok nem olyanok, melyeknek czélszerűségét vagy keresztülvihetőségét még a tapasztalatnak kellene

igazolni; ezek ugyanazok, melyek az ideiglenes 1 $\frac{1}{2}$  éves határzár alatt czélszerűeknek bizonyultak, melyek p. o. a nyers anyagokra nézve ma is fennállanak, így tehát csakis a marhabehozatal beszüntetése lenne kimondandó. Ekkor tényleg belépünk Nyugat-Európába és Németországnak nem lenne ürügye forgalmunkat ily egyoldalú módon sujtani; ez azért remélhető, mert az eddigi kivitelünk Németországba 500,000 és 1 millió szarvasmarha közt váltakozik. Ha a német piacról kizáratunk, ez nekünk nagy kár, de szintén igen érezhető hiány a német husfogyasztó közönségre nézve, s így az is latba veti szavát az ellen, hogy az utolsó ürügy megszűnte után kormánya egy prohibitív rendszert föntartson; az átvitel ellen pedig már épen nem támaszthat jogosan nehézségeket. Sokan azt mondják, hogy ép mivel ürügyet keres Németország, ha ez megszűnt, majd keres mást; ez nagyon szomorú, lehangoló felfogás, mert akkor, mint erősebb féltől bárminő jogtalanságra is el lehetünk készülve s akkor felesleges szerződést kötni.

Egy, a déli Kárpátok hosszában századok óta fennálló szokás, mely szerint a határszél hosszában ezerekre menő marha és juh téli legelőre Romániába hajtatik, nyárára pedig ismét vissza a havasi legelőkre; a szoros határzár folytán ezen gázdálkodási mód lehetlenné tétetnék és a határszéli lakosság, melynek ez fő kenyérkeresete, tönkre tétetnék; ezen régi és czélszerűnek bizonyult kereseti ágat tönkre tenni igen káros volna és első látszatra ez bajosan egyeztethető meg a határzárral, de a tapasztalat itt is ad utmutatást. A közelebbi ideiglenes határzár tartama alatt ezen nomád gulyák vesztéglés mellett bebocsáttattak vagy még szigorúbb, de keresztülvihető óvó rendszabályoknak vettettek alá; ugyanis részünkről hivatalos felügyelet alatt voltak Romániában a legelőkön, ezen kivétel a szoros határzár alól kellő óvintézkedések mellett jövőre is fennállhatna.

Az ide csatolt két kimutatás érdekes világot vet forgalmunkra.

# B e h o z a t o t t.

Év	Vonó és hizó marha db	Érték frt	Vámjöve- delem frt	Német- ország- ból	Orosz- ország- ból	Moldva- ország- ból	Más határ Szerbia Bosznia	Olasz- ország- ból	Schweicz	Triest	Fiume
1871 ökör és bika	89,592	5.375,520	358,546	8	38,168	19,463	30,704	1,158	6	—	85
tehén	36,617	1.344,680	68,718	4,610	651	5,603	23,403	3,229	344	—	14
borjú	16,665	133,720	656	781	—	—	—	—	—	—	—
1872 ökör és bika	130,775	7.360,000	510,000	7,860	224	8,769	26,194	2.091	474	—	22
tehén	21,700	820,000	33,000	—	45	18	1,983	665	—	—	—
1873	1.061,247	19.399,826	1.262,652	75,268	176,283	270,418	492,737	33,729	6,943	793	5,256
1874	990,278	31.570,388	1.097,472	104,713	191,105	174,560	478,479	34,335	4,327	1,165	1,594
1875	1.051,095	31.413,154	1.177,020	79,443	115,739	166,654	649,093	31,793	6,703	1,002	668
1877	1,185,485	42.228,290	1.263,107	50,187	106,524	277,066	704,536	29,125	6,271	4,271	7,739

## K i v i t e t t.

1873	754,829	11.435,532	—	611,710	110,291	21,221	792	20,388	17,998	56,289	16,160
1874	451,197	24.275,797	—	290,836	10,309	34,192	638	25,433	18,050	56,438	15,301
1874	775,861	39.766,063	—	554,855	5,280	69,353	490	25,009	24,371	73,685	22,818
1877	1,189,132	73.220,642	—	984,581	8,140	44,620	1,874	35,995	26,672	66,259	20,991



## Vesztégtételek forgalma 1871—5 és 1 évi átlag.

	Szarvasmarha		Juh, kecske		Nyers bőr		Gyapjú		Évenként legelésre hajtott belföldi	
	1871—5	1 évi átlag	5 év	1 év	5 év	1 év	5 év	1 év	szarvas- marha	juh és kecske
1. Tölgyes ...	157	31	16,385	3,275	1,169,700	234,000	3,001,800	600,300	—	6—50,000
2. Csik-Gyimes	1,153	230	12,957	2,590	31,582	6,300	5,477	1,100	esekély	esekély
3. Kőkert .....	476	95	3,605	720	771	154	1,053	210	"	"
4. Sósmező ...	71—6 548	91	6 év 13,667	2,700	1,812,349	302,000	5,160,918	851,000	"	44,000
5. Bodza .....	989	200	20,327	4,060	25,353	5,060	298,482	60,000	200	22,000
6. Osáncz .....	989	200	20,327	4,000	25,353	5,000	298,482	60,000	200	22,000
7. Felső-Tömös	2,067	410	13,331	2,600	2,107,153	420,000	6,676,681	1,333,000	?	?
8. Töresvár ...	22,780	4,500	13,258	2,600	—	—	—	—	5,400	24,000
9. Vulkán .....	2,142	420	55,518	11,100	2,144	400	1,572	300	5,000	62,000
10. Vöröstorony	14,413	3,000	202,512	40,000	1,626,968	325,500	4,266,835	853,000	tetemes ?	tetemes ?
11. Orsova .....	14,906	3,000	22,475	4,500	1,662,696	831,500	6,253,917	3,127,000	?	?
Összesen...		12,177		78,145						

Látjuk abból, hogy kivitelünknek legalább  $\frac{3}{4}$ -e Németországba megy, valamint azt is, hogy a kelet felől jövő behozatal főképp Ausztrián és nem magyar határainkon történik. Szerbiából a vészmentes években igen jelentékeny a behozatal; megjegyzendő, hogy a dunai tartományok közt ez az egyedüli, hol az állategészségügy rendezve van a nemzetközi congressus elvei alapján; és szomszédaink közül talán még legmegbízhatóbb.

---

Igyekeztem felmutatni azon nagy lendület lehetőségét és fontosságát, mely a törvényhozásilag kimondott határzártól várható; igyekeztem kimutatni, hogy ezt lehet életbe léptetni a nélkül, hogy nagyobb vagy kisebb megvédendő érdekeink általa szenvedjenek. Meggyőződésem az, hogy ezen erélyes rendszabály szükséges és ez egyébbel nem pótolható, mert ez megnyugtatta a külföldet, hogy kapuit megnyissa és buzdítja honi gazdáinkat, hogy nagyobb tőkével és vállalkozási kedvvel adják magukat a tenyésztésre.

GRÓF BETHLEN ANDRÁS.

## A BUDAPEST-ZIMONYI VASUT.

### I.

A berlini békekötés következtében Szerbiával kötendő vám- és kereskedelmi szerződés iránt folyó tárgyalások újból szőnyegre fogják hozni a »budapest-zimonyi« vasut kiépítésének kérdését, mely az ország közvéleményét oly sokáig élénken foglalkoztatá.

A magyar állam, kötelezve az említett szerződés által, majdan nem odázhatja el tovább a török, bolgár és szerb vasutak csatlakozásának létesítését; szükséges tehát, hogy már eleve tisztában legyen azoknak Magyarországon keresztül tervezett folytatásával.

Vasuti hálózatunknak kiépítése, illetőleg forgalmi politikánknak oly irányba való terelése, hogy az által egyéb, a »budapest-zimonyi« vasútnál nem kevésbé fontos és eddig elhanyagolt s elnyomott irányok is érvényre juthassanak, szintén megkövetelik, hogy az állam legalább hasonló figyelemben részesítse azokat, mint magát a »budapest-zimonyi« vasutat.

Az államnak pénzügyi helyzete azonban alig engedi meg ezen különböző feladatoknak egymástól független megoldását, s nézetünk szerint a helyes vasuti politikának oda kell törekedni, hogy jól megfontolva az egyes megfejtendő kérdések becsét, és azoknak kihatását az általános forgalomra, azok a »budapest-zimonyi« vasut kérdésével egybeköttesen, úgy, hogy ez által az állam lehetőleg több egyenlően fontos feladatot legjutányosabban oldhasson meg.

Ismeretes tény az, hogy valamint az osztrák államvasut a dunai balparti vasutaink felvirágzását gátolja meg: akként a cs. k. sz. déli vasut-társulat a dunajobboldali pályákat tartja hatalmi körében.

Az osztrák államvasut oly hatalmas és befolyásos állást foglal el az államban, hogy habár nagy áldozatok árán sikerülne is a m. kir. államvasutnak a kassa-oderbergi vasut segélyével az északi irányban versenyzést kelteni: nyugoti irányban az, a déli vasuttal egyetemben mindig ura marad a helyzetnek.

E helyzetnek folyománya az, hogy mindaddig, míg egy előnyös egyezménynek létesítése a déli vasuttársulattal nem sikerülend, a Duna jobb partján fekvő vonaloknak jövedelmezősége akként, valamint a magyar állam által a fumei kikötőbe fektetett tőkének kamatoztatása, csakis az óhajok sorába fog tartozni.

## II.

Ezen független két vasut által forgalmi politikánkra gyakorolt hátrányos, sőt káros befolyástól csak két módon szabadulhatni. Vagy alku útján biztosítja az állam közgazdászati érdekeinket az osztrák és déli vasut magánérdekei ellenében, vagy elhatározza magát hason czélzatú pályák kiépítése által az ország segélyével az érintett érdekek megóvására.

A hazai közgazdászati igényének megfelelő kiegyezés azonban úgy az osztrák állam-, valamint a déli vasut-társulattal lehetetlennek mutatkozik, mert azon czélra, hogy ily alku létrehozassék és annak kijátszásától többé ne kellessék tartani, az egyezkedésnek szükségkép azt kellene eredményezni, hogy az említett vasutak magyar vonalai az osztrák részekről elválasszassanak, külön igazgató-tanácsok alatt álljanak, tehát újjá szervezett részvénytársulatokká alakuljanak.

Ha fontolóra vesszük a közös közlekedési vállalatokkal külön magyar forgalmi igazgatóságok felállítására végett folytatott tárgyalások eddigi meddőségét; ha figyelemre méltatjuk azon körülményt, miként a magyar állam által szerződésszerűleg követelhető intézkedéseknek legcsekélyebb mértéke is nem csak ellenzések és akadályok által, de még hivatlan tényezőknek a tárgyalásba való avatkozása által is mindeddig elérhetlenné tétetett: akkor vajmi csekély reményt lehet táplálni oly egyezmény létesülése iránt, melynek nagyszabású átalakítást kellene eredményezni.

De mi is kényszeritené az osztrák állami vasut-társulatot arra, hogy a monarchiában elfoglalt állásának előnyéről lemond-

jon? pénzügyi állapota rendezett; osztrák vonalainak jövedelmezősége okvetlenül megköveteli, hogy délkeleti vonalaival szabadon és biztosan rendelkezhessék; hatalmas részvényeseinek döntő befolyása a monarchia pénzügyi operációira biztosítja, hogy óhajai mindenben teljesülni fognak.

Példa léssen erre a keleti csatlakozás, miként azt a közeli jövőben kiviendi Pancsovánál. Igaz, hogy a kikinda-pancsovai vonal engedélyezésénél a magyar állam a fent említett irányban feltételeket szabhatna neki; ámde ezen feltételek, a mint fentebb érintők, ha érdekünket biztosan megóvni óhajtanók, oly messzeterjedők lennének, hogy azokba az osztrák államvasut-társaság soha sem egyezne, hanem inkább számítva az államnak újabb pénzügyi zavarára, bevárná az időpontot, a melyben — miként ez a temesvár-orsovai vasutnál is történt — a kikinda-pancsovai vasut engedélyét feltételek nélkül is kicsikarhatná; feltéve azonban, hogy az osztrák államvasut-társaság ezen fegyverrel élni nem akarna, még egy más útja is van arra, hogy a keleti csatlakozást hatalmába fogja keríteni. És ez akként fog történni, hogy a Sofiától jövő Konstantinápolyi vasuttali összeköttetést Bulgárián és Románián keresztül temesvár-orsovai vasutjával iparkodik elérni.

És hogy ez valóban célja titkolt törekvésének: megfejtethető egyrészt a »budapest-zimonyi« vasut irányában tanusított passiv magatartásából, másrészt pedig abból, hogy Hirsch báróval egyetemben mindent elkövet, hogy a majdan építendő szerb állami vasutak üzletét magának megszerezze. — Az utóbbi tény logikai következetességgel a kikinda-pancsovai vonal kiépítésére vezet.

A déli vasut-társaságnak pénzügyi helyzete nem oly akut jellegű többé, mint volt az olasz vonalrészek különválasztása előtt. Akkor talán keresztülvihető lett volna a magyar vonalrészek kiszakítása is; de ma már, a midőn legégetőbb függő adósságai fedezve vannak, azért tartjuk azt kevésbé kivihetőnek, mert a déli vasut osztrák vonalrészének szintén okvetlen szüksége van a magyar résznek tápvonalaira; miután pedig a déli vasutnak magyar hálózata kiegészítést nem kíván, így a magyar állam nem is jöhet, — miként esetleg az osztrák

államvasutnál — azon helyzetbe, hogy valamely engedély kiszolgáltatása alkalmából feltételeket szabhasson.

Mindezen legyőzhetetlen akadályok mellett még egy fontos körülmény veendő figyelembe, és ez azon állás, melyet az osztrák kormány a közös vasutak esetleges elválasztásának kérdésével szemben elfoglalni jónak látna.

Azt már tapasztaltuk, hogy a vám- és kereskedelmi szerződésben megállapított jogok ellenében az osztrák kormány a közös közlekedési vállalatok budapesti forgalmi igazgatóságának kérdésében, daczára annak, hogy a magyar kormánynak teljes önrendelkezési joga van, az érintett szerződések értelmében az említett igazgatóságok miképeni rendezése felett — oly befolyást vindikált magának, melynek sikerült a magyar kormány és az említett vállalatok között már-már létesített egyezményt meghiúsítani, és a tárgyalásokat beláthatlan távolba kitolni.

Hogy tehát ezen előzmények után minő magatartást várhatunk tőle ily fontos kérdésben, melyhez szólanı kétségtelen joga van, s mely a lajthántúli tartományokra anyagi fontosságánál fogva kiszámíthatlan befolyással bír: azt bővebben fejtegetni felesleges.

Annyi bizonyosnak vehető, hogy az osztrák kormány mindent el fog követni, hogy az osztrák állam- és déli vasutak vonalainak megosztása ténynyé ne váljék; nem fogja megengedni azt, hogy azon szalak, melyek forgalmi tekintetben a magyar vasut-hálózatot bizonyos irányban az osztrák vasuti politikától függővé teszik, végkép elszakíttassanak, és hogy azok hatalmi köréből elvonattassanak. Valamint minekünk teljes erőfeszítéssel kell oda törekednünk, hogy a kereskedelmi és közlekedési utak az állam fővárosában összpontosíttassanak, és reájuk az állam saját döntő befolyását biztosítsa; akként a lajthántúli kormány is hasonló politikát követve, soha sem fog abba egyezni, hogy a kérdésben forgó két hatalmas vasutnak súlypontja kelet felé eltolassék, — a mi a megosztás elvének kimondása által természetsszerűleg be fogna következni, miután ugy az osztrák állami, mint a déli vasut forgalmának zöme Magyarországbn van.

Mindezekből felderül, hogy a kezdetben felvett megoldások elseje sikerrel nem kecsegtet; így tehát forgalmi érdekeink

megóvása s vasutainknak a két domináló vasuttól való felszabadítása a második megoldásra vezet. — Nem fog tehát egyéb hátra maradni, mint hogy az állam határozza el magát vasuthálózatunkat azon főbb irányokban, hol az versenyképtelen, új vonalak építése által kiegészíteni, és a régieknek czélszerű csoportosítását akként kísérteni meg, hogy azok a kitűzött czél elérésére biztos eszközökül szolgáljanak.

Az államnak jelen pénzügyi helyzete azonban azt is megköveteli, hogy a lehetőleg legkevesebb beruházással a legtöbb sérelem orvosoltassék meg; ez pedig csak úgy érethetik el, ha a függőben levő kérdések természetük szerint sorozva összefoglaltatnak, és így vezettetnek megoldásuk felé.

### III.

Ha immár azt vizsgáljuk, melyek azon legégetőbb sebek, melyeknek orvoslása a közel jövőnek sürgős teendői közé sorozandó? úgy azt fogjuk tapasztalni, hogy mindenekelőtt Budapestnek az ország délkeleti határánál beágazó török-bolgár-szerb vasutakkali összekötése érdekében a » b u d a p e s t - z i m o n y i«, a fővárosnak a magyar tengerparttali összeköttetése czéljából a b u d a p e s t - f i u m e i, és végre a boszniai megszállás folytán mindinkább előtérbe lépő keleti vasutak csatlakozásának (Salonichi-Serajevo) hazánk érdekébeni megoldása miatt a b u d a p e s t - b r ó d i (vagy samaczi) vasutaknak független, lehető legrövidebb és az államot legkevésbé terhelő módon való létesítése képezi azon főfeladatok körét, mely az állam megfontolását első sorban veszi igénybe.

Ezen kiváló feladatoknak kiegészítő szintén fontos része még a Duna jobbpartján fekvő vasutaknak, u. m. a győr-sopronyi, a magyar-nyugoti, a duna-drávai, a magyar államvasut déli vonalainak, a mohács-pécs-baresi, az alföld-fiumei s végre a részben kiépült, részben épülendő határörvideki vasutaknak, a déli vasut hatalmi köréből való felmentése.

Ha még megemlítjük, miként azon czélból, hogy a délkeletről nyugatnak irányuló forgalmunk az osztrák állami és déli vasutak befolyásától megszabadíttassék, az államnak a buda-győri vonal kiépítéséről mihamarább gondoskodni kell; így röviden vázoltuk azon feladatokat, melyek legsürgetősebbek-

nek tekinthetők, és a melyek egyetemlegesen lehetnének megoldhatók.

Az előadottak után szükségesnek láttuk az egyes irányok közelebbi jellemzésére még a következőket felemlíteni.

#### IV.

A budapest-zimonyi vasut bármily uton való létesítésének fontossága bővebb indokolást nem kíván. Nem kell azonban elfeledni azt, hogy miután a kikinda-pancsovai vonalnak kiépítése a fentebb elősorolt okokból folyólag már csakis idő kérdésének veendő — a budapest-belgrádi vonalnak bármely iránybani kiépítése nem bir oly kiváló és minden más feladat megfejtését háttérbe szorító fontossággal, a melyet a közvélemény neki eddigelé tulajdonított. Nem pedig azért, mert a budapest-belgrádi összeköttetésnek legrövidebb vonala sem lesz képes, különösen ha az osztrák államvasut a szerb pályákat is üzletében fogja birni, a nis-belgrád-bodenbachi 1424 kilométer hosszban kifejthető forgalmi politikájával versenyezhetni.

Ezen állítás nem fog túlzottnak látszani azok előtt, kik ismerik az osztrák államvasutnak ezen iránybani tevékenységét, mely ma már elérte azt, hogy már Miskolcra is, a kassa-oderbergi vonal kárára, az Észak-Németország felé irányuló szállitmányokat saját vasutjára terelte Bodenbach felé. Be kell tehát ismernünk azt, hogy e körülmények figyelembe vétele mellett a budapest-zimonyi vasut egyenes összeköttetésének nincs meg azon actualis fontossága, melyet a magyar közvélemény mai napig neki tulajdonit.

Nagy hiba volna tehát, ha egyéb, nem kevésbé országos főérdeket képező közlekedési intézkedések elhagyásával, ezen vasut létesítésére fektettetnék a kormány befolyásának fősúlya.

Legjobb esetben a két versenyvasut között forgalom-megosztási szerződés jöhetne létre, mi pedig már a kikinda-pancsovai vonal engedélyének kiszolgáltatásánál is kiköthető volna, úgy hogy az által az állam szabad kezet nyerne a többi fentemlitett fontos feladatának a budapest-zimonyi vasut kérdésével való együttleges megoldására.

#### V.

A budapest-fiumei egyenes és független csatlakozás kiváló fontossága mindinkább előttünk, mióta a Németalföldre és



Angolországba kiviendő liszt- és gabonaneműeknek tömeges szállítása mindinkább Fiume és Trieszt felé irányul.

De még nagyobb becsét tulajdonít ezen vonalnak azon körülmény, hogy ez az egyedüli összeköttetése Magyarországnak a tengerrel. E tény egymaga megköveteli, hogy e vonal teljesen függetleníttessék és a magyar kormány hatalmi körébe vonassék.

Azon esetben pedig, ha a magyar állam egykoron önálló vámterületet fogna képezni, ennek egyik főfeltételét egy minden irányban független kikötőnek birtokában fogja felismerni. Fiumének függetlensége pedig megkívánja, hogy az Magyarországgal és annak fővárosával, nem a Bécs felé vonzódó déli vasut közvetítésével, hanem egy önálló és a magyar állam közvetlen befolyása alatt létező vasutvonallal köttessék össze.

Ezen elsőrangú fontosságú feladata mellett a budapest-fiumei vasutnak még egy másik nem kevésbé kitűnő és az államot közvetlenül érdeklő feladata van, és ez: ezen vasut fiscalis hatása.

Felesleges annak bővebb bizonyítása, miképen mindaddig, a míg államvasutaink déli vonalaihoz, a duna-drávai vasuthoz és a fiumei kikötőhöz csakis a déli vasutnak egyik vagy másik vonalán keresztül juthatunk, hogy mindaddig az állam által ezekbe nagy áldozatokkal fektetett tőkék kamat nélkül parlagon fognak heverni.

A déli vasutnak egyrészt a trieszti kikötőbe fektetett nagy beruházásai, másrészt azon minden pályának természet-szerű törekvése, hogy a szállítmányokat a lehető legnagyobb távolságokra továbbithassa saját vonalán — ezen pályát mindig arra fogja kényszeríteni, hogy oly tarifpolitikát üzzön, mely Magyarországnak kimérhetlen kárára egy irányban Triesztbe, más irányban pedig Bécs felé koncentrálja a forgalmat. Még azon esetben is, ha bármily töle nem függő körülményeknél fogva kénytelen volna Fiuméba szállítani is: a forgalmat a magyar államvasutak déli vonalainak kárára, Kanizsa-Pragerhof-Sz.-Péteren keresztül terelné el.

Látható ezekből már, miként arra nem lehet reménység, hogy a déli vasuttal a jelzett iránybani versenyzésünk ilyen viszonyok közt lehetővé váljék.

## VI.

Mióta az osztrák-magyar monarchia keleti politikája más phasisba lépett, minek következtében külügyministerünk a delegatiók előtt nyíltan kijelentette, hogy a Duna völgyére, mint kereskedelmi irányra nem fektet nagy súlyt, hanem a külügyi politikát akkép kívánja vezetni, hogy keleti kereskedelmünk számára a Salonichiba vezető szárazföldi ut biztosíttassék, és mióta Bosnia megszállása folytán ezen politikánk megvalósulni kezd: a bosniai vasutak csatlakozásának kérdése ismét előtérbe lépett.

A berlini béke folytán a Balkán félszigeten beállott állami alakulások fokozott fontosságra emelték a Salonichiból Serajevón keresztül építendő bosniai vasutakat, azon oknál fogva, mert a másik, Salonichiból az orosz befolyás alatt álló Bulgárián és Szerbián keresztül vezetendő keleti vonal alig fog monarchiánk érdekeinek szolgálni.

Salonichiból Budapest és Bécs felé két ut vezet; az egyik Bosnián keresztül, a másik Bulgárián és Szerbián át. Mind a két uttal a salonichi-üskübi (vagy városi) szakasz közös és csak ez utóbbi városnál válnak el egymástól, úgy, hogy a Szerbián keresztül menő vonal a Moravavölgyébe behajolva, Vránja, Niss és Alexináczon át Belgrádnál érne el hazai vasuthálózatunkhoz a csatlakozást, míg a bosniai vonal Üsküb, Prizrend, Mitrovicza, Novibazár, Serajevón át vagy Sziszeknél, vagy Bródnál (Samác) köttethetnék vaspályánkkal össze.

Megjegyezzük még, hogy ezen vonalokból a salonichi-mitrovicza és banjaluka-novii részek készen és forgalomban vannak.

Azon esetben tehát, hogy ha a Bulgárián és Szerbián keresztül építendő salonichi összeköttetésnek létesítése minden kétséget kizáró módon biztosítva volna, a bosniai vasutak Sziszek vagy Bródnál való csatlakozásának nem volna oly kiváló fontossága, miután ezen vonalon át, Budapest és Bécs Salonichitől távolabb esik.

De megbecsülhetlen fontosságra emelkedik ezen vonalak értéke, ha figyelembe vesszük, miszerint Oroszország mindent el fog követni, hogy az általa felszabadított bolgár és szerb

népet mindig nagyobb függésben tarthassa az orosz politikától. Ennek elérésére kétségen kívül legbiztosabb eszköz a kezdetleges iparviszonyokban levő fiatal, önálló államok anyagi viszonyainak befolyásolása. Oroszország tehát ezen államoknak úgy ipari és kereskedelmi, valamint közlekedési politikájukat akként iparkodand vezetni, hogy az saját érdekeinek szolgálgjon.

Oroszországnak érdekei a keleten homlokegyenest ellenkeznek a mi érdekeinkkel; attól kell tehát tartani, hogy ezen alig felszabadult államok oly vasuti politikát fognak üzni, mely keleti kereskedelmünket megbénítja.

Csak ez lehet kereskedelmünk tekintetéből külügyi politikánknak értelme.

Bosnia megszállásának tényéből logikai következetességgel folyik, hogy oda kell törekednünk, miszerint Bécs vagy Budapest Salonichivel az osztrák-magyar monarchia hatalmi körében álló Bosnia területén át köttessék össze.

Meg kell még jegyeznünk, hogy abbeli aggodalmunk, miszerint salonichi-i összeköttetésünk Belgrád, Niss, Üskübön át vagy nem létesül, vagy az alkudozásokban és szerződéskötésekben ép úgy, mint azok megtartásában megbízhatlan kis államok által ki fog játszani, támogattatik azon körülmény által, hogy Oroszország újabb időben azon célból, hogy a kereskedelmet Odessa felé terelje, a sofia-várnai vasut kiépítését sürgeti, mely célját kétségekivül el is érendi.

Azt hisszük tehát, hogy felesleges annak bővebb magyarázata, miként a bosniai vasutak kiépítése úgy az osztrák-magyar monarchia kivitelének, valamint keleti kereskedelmének szempontjából kiváló fontossággal bír.

Az osztrák államférfiak, valamint az ottani közvélemény által óhajtott, nagy erőfeszítéssel kísért, de mindeddig el nem ért sziszek-novii csatlakozás kiépítése hazánknak kereskedelmét érzékenyen sértené, a mennyiben a Kis-Ázsiából, Smirnából és Sziriából Salonichin és Szerajevón keresztül nyugot felé vonuló keleti kereskedelem Sziszek, Zágráb, Steinbrückön keresztül Bécsbe irányulna, és így nemcsak fővárosunkat, hanem Magyarországot is teljesen elkerülné.

Nézetünk szerint tehát minden módon oda kell törekednünk, hogy az Aegei tengerhez vezető új közlekedési ut Budapestén keresztül vonuljon Salonichibe.

Ez pedig legbiztosabban a budapest-bródi (vagy Samácsi) vasut létesítése által érhető el, mert ez a vonal az egyedüli versenyvonala a sziszek-bécsi iránynak.

Ha felismertük a fentebb előadottaknak szükségét, úgy annak megfontolásától sem zárkozhatunk el, miszerint azon esetben, ha a bosniai vasutak csatlakozását hazánk érdekében kívánjuk megoldani, úgy mindenekelőtt Bródnak Budapesttel való közvetlen összeköttetéséről kell gondoskodnunk.

Ennek pedig sürgösen kell megtörténni, mert a nélkül a magyar állam Ausztria követelései ellenében, tekintve, hogy a bécs-sziszeki csatlakozás már fennáll és a bosnyák vasutaknak novi-banjalukai része kiépült: a csatlakozás végleges eldöntése felett folytatandó tárgyalásoknál nem lesz képes azon állást elfoglalni, melyet az ügynek kiváló fontossága megkövetel. Attól kell tartanunk, hogy azon esetben, ha majdan kormányunk nem hivatkozhatik az említett vasutaknak a világforgalom érdekében való biztosítására, mint már bevégzett tényre: úgy nem fog neki sikerülni, hogy követeléseinek a kellő háttért megadhassa és szavai az alkudozásoknál benyomás nélkül fognak maradni.

A budapest-bródi (vagy samácsi) vonalnak kiépítése által a bosnyák vasutaknak a monarchia vasuthálózatával való összeköttetése Bródnál avagy Samácznál határozottan több előnyökkel birna, mint azoknak Novinál történhető csatlakozása. Egyrészt azért, mert a bród- (vagy samáczi) serajevói vonal a Bosna völgyében haladva, költséges vizválasztó nélkül rövidebb is, mint a serajevo-novii vonal; másrészt pedig azért, mert Bródtól Zeniczáig keskenyvágányú vasut már létezvén, annak segélyével a bród-serajevói vonal kiépítése sokkal előnyösebben lenne eszközölhető.

## VII.

Meg lett már említve, hogy nem kevésbé fontos feladat lenne kormányunkra nézve a Duna jobb partján fekvő magyar vasutaknak a déli vasut hatalmi köréből való felszabadítása.

A győr-sopron-ebenfurthi, a magyar nyugoti, a duna-drávai, a mohács-pécs-barcsi, az alföld-fiumei vasutak, valamint a magyar államvasutaknak déli vonalai jelen helyzetüknél fogva összesen a déli vasutnak tápszervei lévén, ha hasznukat keresik, iméntinek tariffa-politikáját is kénytelenek elfogadni; úgy, hogy akarva, nem akarva, a Bécs és Trieszt felé törekvő idegen érdekeket képviselő déli vasutnak uszályhordozóivá süllyednek, csakis azért, mert nincs oly közvetítő vasut, melyre támaszkodva, honi kereskedelmünk és saját jövedelmezésük érdekében függetlenebbül vezethetnék a forgalmat.

Már ebből látható, hogy ezen magyar vasutaknak függetlenné tétele úgy kereskedelmünknek, mint a vasutakba fektetett tőkék kamatoztatásának érdekében az államnak fontos feladatát képezi.

Ezen már létező hátrányok mellett még attól kell tartani, hogy azok szaporittatni fognak a határőrvidéki vasutaknak törvény által biztosított teljes kiépítése által. Miután az Sziszekén a déli vasutba szakadva, szintén annak hatalmi körébe fog jutni, s így az ezen vasutról jövő szállítmányok ismét Bécs és Trieszt felé tereltetnének el.

A mint ezekből kitűnik, vasuthálózatunknak kiegészítésénél és javításánál oly fontos feladatok várnak az államnak ez iránybani tevékenységére, hogy tekintve az államnak pénzügyi helyzetét, jól megfontolandó azon kérdés: miként lehetne az országnak legkisebb megterheltetésével és érdekének épentartásával mindazoknak egyetemes megoldását eszközölni?

Minthogy immár sem az osztrák államvasutal, sem a déli vasutal reánk nézve kedvező transactio nem várható: a segély eszköze más irányban keresendő.

Azonban a fentebb említett hátrányok orvoslására egyéb eszköz nincs, mint a hiányzó összekötő vasutaknak kiépítése; előbb-utóbb az állam kénytelen leend magát erre elhatározni.

A szükséges vonalak kiépítése többféleképen eszközölhető; a feladat azonban csak azon módoknak megfontolásában állana, melyek a jelzett követelményeknek minden irányban megfelelni képesek.

### VIII.

Ezen okból a budapest-halas-szabadka-zimonyi vonalat, habár az fővárosunk és Belgrád között a legrövidebb össze-

köttetést eszközölné, nem lehet számításba venni, mert ez csakis egyedül a budapest-zimonyi kétes eredményű csatlakozást oldaná meg, a többi kérdéseket azonban teljesen érintetlenül hagyná. Hogy pedig ezen csatlakozás az esetleg kiépítendő kikindapancsovai iránynyal soha sem lesz képes versenyezni, kitűnik egyszerűen az egymás mellé állított távolságoknak összehasonlításából.

Budapest ugyanis Zimonyhoz Halason keresztül 335 kilométernyire és Kikinda-Pancsován át 370 kilométernyire van; a különbség tehát csak 35 kilométer az elsőnek javára.

Feltéve azonban, hogy az államvasut-társaságnak sikerülend a szerb vasutak üzletét is megnyerni, akkor ez Nistől egész Bodenbachig, tehát mintegy 1424 kilométer hosszúságú vonalon érvényesíthetné tariffa-politikáját, holott a magyar államnak az a legjobb esetben csak Zimonytól Oderbergig, tehát mintegy 767 kilométernyi hosszú vonalon volna lehetséges.

Hogy minő reménynyel kecsegtethet egy csakis 35 kilométerrel ( $4\frac{3}{4}$  mértföld) rövidebb vonalnak egy oly hosszú vonalon uralgó hatalmas társulattal versenye? azt által látni vajmi könnyű.

Csak azt kell még megjegyezni e vonalról, hogy az az osztrák államvasut mellett oly közel vonulna el, hogy annak évek hosszú során át uralt forgalmi körébe esvén, alig fogna megemlítésre méltó helyi forgalomra szert tenni.

A felvetett kérdéseknek megoldására tehát három lehetőség marad, u. m.:

1-ször a budapest-zimonyi vasut építése a Duna balpartján Kalocsa, Baja, Zombor és Ujvidéken keresztül és így a fiumei közvetlen csatlakozás létesítése czéljából egy különálló budapest-kaposvári vonal építése a többi jobboldali vonaloknak megfelelő csoportosításával együtt;

2-or ugyanannak építése Zomborig és innen az alföld-fumei és határőrvidéki vasut kiépült és még kiépítendő vonalainak felhasználása, valamint egy szárnyvonálnak építése Kalocsáról a Dunán át Bonyhádra; és végre:

3-or a budapest-zimonyi vasutnak a Duna jobbpartján Budaörs, Adony, Szegszárd, Mohács, Eszék és Vinkoveczen keresztül a határőrvidéki vasut felhasználásával való kiépítése

és a fiumei vonal számára Szegszárdnál Bonyhádig egy szárny-vonalnak létesítése.

Mindezen megoldási módokhoz szükséges még a déli vasut zágráb-károlyvárosi vonalának megszerzése, a mi azonban, tekintve azt, hogy a déli vasutra nézve ezen vonal nem bir fontossággal, alig fogna nehézségekbe ütközni.

Ezen különféle megoldási módozatok előnyeinek és hátrányainak kiténtetésére azoknak bővebb ismertetése szükséges.

Mindenekelőtt az egyes vonalak hosszának egybehasonlítására végpontokul egyrészt Budapestet, másrészt Zimonyt, Fiumét és Szerajevót véve fel, ezeknek különböző irányokbani távolságát a következő táblázat mutatja:

Végpontok	Irány és combinatio jelölése	Távolság kilométerekben
Budapest—Zimony	<b>I. combinatio</b> Kalocsa—Zombor—Ujvidék.	357
» »	<b>II. combinatio</b> Kalocsa—Zombor—Vinkoveze.	410
» »	<b>III. combinatio</b> Buda—Mohács—Eszék—Vinkoveze.	417
» »	<b>IV. combinatio</b> Buda—Kikinda—Pancsova.	370
Budapest—Fiume	<b>I. combinatio</b> Buda—Kaposvár.	574
» »	<b>II. combinatio</b> Budapest—Kalocsa—Bonyhád—Zákány.	653
» »	<b>III. combinatio</b> Buda—Tolna—Bonyhád—Zákány.	625
» »	<b>IV. combinatio</b> Buda—Pentele—Dombovár—Zákány.	588
» »	Buda—Kanizsa—Pragerhof—Sz.-Péter.	603
Budapest—Szerajevo	<b>I. combinatio</b> Budapest—Kalocsa—Zombor—Bród.	554
» »	<b>II. combinatio</b> Buda—Mohács—Eszék—Bród.	561
» »	<b>III. combinatio</b> Buda—Kanizsa—Zágráb—Sziszek.	687
Bécs—Szerajevo	Sziszek—Steinbrück—Bécs.	796
» »	Bród—Eszék—Budapest—Bécs.	839

Ezen összeállításból már látható, hogy a budapest-belgrádi irányban a legrövidebb összeköttetést a budapest-kalocsa-újvidéki vonal közvetítené és ez is csak 13 kilométerrel volna rövidebb, mint a kikinda-pancsovai irány. Mig a Duna-jobboldali vonal annál csak 47 kilométerrel, a budapest-kalocsa-zombor-vinkovcze-zimonyi irány pedig szinte csak 40 kilométerrel lenne hosszabb.

A budapest-fiumei irányban a legrövidebb csatlakozást a buda-kaposvári közvetlen összeköttetés létesítené, a mely csak 29 kilométerrel volna rövidebb a buda-kanizsa-pragerhof-szent-péter-fiumei vonalnál, míg a buda-tolna-bonyhádi csak 22 kilométerrel lenne hosszabb annál.

Végre a budapest-szerajevói összeköttetés, ugy Kalocsa-Zomboron, valamint Mohács-Eszéken keresztül csaknem egyenlő hosszúságú volna.

A végpontoknak a különböző irányokban jelzett távolságából következtethető a különböző kombinációknak értéke, és azoknak nemzetgazdasági fontossága.

A budapest-belgrádi összeköttetésre nézve mindenekelőtt azt tapasztaljuk, hogy ámbár a budapest-kalocsa-újvidéki irány a két város között a legrövidebb összeköttetés létesítése, az még sem lenne képes a csak 13 kilométerrel hosszabb kikinda-pancsovai vonallal versenyezni, azon okoknál fogva, melyeket már fentebb a budapest-halas-zimonyi vasut jellemzésénél ismerni tanultunk. Ezuttal még csak az jegyzendő meg, hogy ezen 13 kilométernyi különbségnek métermázsáinkint összesen mintegy két krajczárnyi díj felel meg.

Hogy minő értékkel bír egy oly összeköttetésnek létesítése, melynek összes versenyképessége két krajczárnyi díjkülönbségből áll? minővel különösen egy hosszú vonalon uralkodó hatalmas vasut-társulattal szemben? azt tovább fejtegetni felesleges volna.

Azt azonban kétszeresen is szükséges hangsúlyozni, hogy bármely budapest-belgrádi csatlakozásnak megítélésénél is folyton szem előtt lebegjen a kikinda-pancsovai vasutnak létesülése és pedig akkénti létesülése, hogy arra az államnak csekély avagy semmi befolyása sem leend, és mely azon oknál fogva legveszélyesebb versenytársa minden egyéb hasonló vonalnak, épüljön az az államnak közbenjöttével avagy a nélkül.



A fentebbi táblázatból látható, miként a Duna jobboldalán vezethető, budapest-belgrádi összeköttetés, a kikinda-pancsovai iránynál 47 kilométerrel hosszabb. Igaz tehát, hogy az azon okból még kevésbé lenne képes az utóbbival versenyezhetni; de miután azt az előadottak szerint egyik csatlakozástól sem várhatni: az államnak a fennforgó viszonyok között egyedül oda lehet és kell törekedni, hogy Belgrád felé egy független és saját befolyása alatt álló vasut biztosítsák vám, kereskedelmi és egyéb politikai célzatainak biztos keresztülvitelére.

Eltételezve tehát a szállítási versenyből eredhető hátrányoktól, az utóbb jelzett feladatoknak a Duna jobbparti vonal tökéletesen meg tudna felelni, mert a 47 kilométernyi hosszabb út mellett egy métermázsára eső, mintegy hét krajczárnyi szállítási díjtöbblet még nem veszélyeztetné ezen összeköttetésnek függetlenségét.

Már a távolságok összehasonlításából és az imént röviden vázoltakból kitűnik, hogy a budapest-kalocsa-zombor-vinkovce-zimonyi vonal is a Duna-jobbparti vonalnak minden hátrányával bir, a nélkül azonban, hogy annak a többi kérdések megoldására szükséges, később előadandó előnyeivel birna, avagy hogy a kikinda-pancsovai vasuttal, melynél 40 kilométerrel hosszabb, versenyezni képes lehetne.

## IX.

A flumei irányban létesítendő csatlakozások közül legrövidebb az I-ső combinatio szerint a buda-kaposvár-zákányi irány, mely a buda-pragerhof-szt.-péter-flumei vonalnál mintegy 30 kilométerrel rövidebb, de a mely egy egész különálló vonalnak építését tenné szükségessé. Azután jönne a IV-dik combinatio szerinti irány a budapest-belgrádi vonalból Dunapenteléről Simontornyán keresztül Dombóvárra vezetendő szárnyvonalon át, mely a déli vasut hasonvonalánál csak 15 kilométerrel rövidebb, míg

a budapest-belgrádi csatlakozásnak a Duna jobbpartján vezetendő fővonalból Tolnánál kiágazó és Bonyhádra menő csekély, mintegy 27 kilométer hosszúságú szárnyvonalnak építése által a III-dik combinatio szerint helyreállított budapest-flumei

csatlakozás csak 22 kilométerrel hosszabb, mint a buda-pragerhof-fiumei vasut, de ezen megoldás mellett legkevesebb új vonalnak építése válnék szükségessé.

Végül a II. combinatio szerint a Duna-balparti vonalból, Kalocsánál kiágazó és Bonyhádra vezető szárnyon keresztül az út Fiuméba a pragerhof-szentpéteri iránynál 50 kilométerrel hosszabb, és a mellett azon csatlakozás létesítésének céljából még egy 65 kilométer hosszú szárnyvonalat és egy állandó Dunahidat kell építeni.

Mindezen főirányok megítélésénél ugyanazon nézpontok mérvadók, melyek a budapest-belgrádi vonal mérlegelésénél előadattak, t. i. szintén egy befolyásos és nagy kiterjedésű hálózattal bíró önálló vasut-társulattal való versenyzés fontolandó meg, és ugyanazért mindenekelőtt a déli vasutnak buda-pragerhof-fiumei vonalát, mint létező tényt kell szem előtt tartani, és csak arra tekintve szabad megkísérteni annak megbíralását, hogy valjon a három combinatióban javasolt budapesti-fiumei összeköttetés mily forgalmi és tarif-politikai viszonyban fog állani a déli vasutnak említett vonalával szemben?

Az eddigiekből látható már, hogy a kérdésben levő fontos kiviteli irányban két oly összeköttetés létesíthető, mely hivatva és tetteleg képesítve is volna a buda-pragerhof-fiumei, vagy trieszti iránynyal versenyezni. Ezeknek egyike az önálló budakaposvári vonal, másika a budapest-zimonyi vasutnak vagy dunapentele-dombovári, vagy tolna-bonyhádi szárnyvonala lenne.

A Duna-balparti vonalból kiágazó kalocsa-bonyhádi szárnyat számításunk körébe nem is vonhatjuk, mert ezen keresztül az összeköttetés Budapest és Fiume között 50 kilométerrel a mostaninál hosszabb lévén, általa sikeres verseny alig képzelhető.

Az önálló buda-kaposvári vonal kétségkívül a legtöbb kilátásokkal kecsegtetne; de a míg az egyrészt 190 kilométer hosszú vonalnak építését igényelné, addig az másrészt a déli vasutnak forgalmi köréhez igen közel esvén, kénytelen volna a helyi forgalomban azzal megosztotni.

A Duna-jobboldali fővonalból építendő dunapentele-dombovári szárny kérdésen kívül szintén versenyezhet a buda-pragerhof-fiumei iránynyal, miután az, a Kaposvölgyén keresztülhaladva, a déli vasuttól távol esvén, annak befolyásától nem tarthatna.

Ezen vonalnak azonban megvan egy hátránya, hogy t. i. annak létesíthetése céljából egyrészt 100 kilométer hosszú szárny-vonalat kellene építeni, a míg másrészt, miután a tervezett fővonal a duna-drávai vasutat annak végpontjánál, Bättaszéknél érinti, az a két, hasonló irányban haladó vonal között mesterséges versenyt idézne elő; a mi pedig főleg kezdetben, a míg a fővonalnak szállítási képessége kimerítve nincsen, minden körülmények között mellőzendő volna.

Hátra marad tehát a tolna-bonyhádi szárnynak építése. — A budapest-fiumei összeköttetés ezen szárnyvonal felhasználásával 22 kilométerrel hosszabb lesz ugyan, mint természetes versenytársa, a buda-pragerhof-fiumei vonal; azonban a szállítási díjtételben eme hosszabbság folytán métermázsanként beálló három krajczárnyi többlet, tekintve azt, hogy az állam ezen vasút építése által az árszabályokat egy közel hatszáz kilométer hosszú vonalon lenne képes szabályozni, oly csekély, hogy az, mint verseny-akadály figyelemre sem méltó.

A fiumei csatlakozás ily módóni megoldásának azonban még egy más, az államot nem kevésbé érdeklő fontossága is van, ez pedig az ezen vonal építése által elérhető garantialis kötelezettséget csökkentő pénzügyi eredmény.

Bevonatnék ugyanis a jelen állapotában eltévesztett s ennek folytán üzleti deficittel küzdő duna-drávai vasutnak legnagyobb része az európai vasuthálózatnak egyik legfontosabb irányába, úgy, hogy ez által a zákány-dombovár-bonyhádi rész az északi és keleti tenger kikötőit, az adriaival összezsátoló és hazánk fővárosán keresztül menő vasutnak összekötő láncszemét képezné. Ezen előnyei mellett eme csatlakozásnak még azon nagy, az állam pénzügyi helyzetét tekintve, döntő becsé van, hogy ez a fővonalból kiágazva, egy, csak 27 kilométer hosszú szárnyvonal építése által is elérhető, a míg minden egyéb megoldás nagyobb beruházásokat igényelne.

## X.

A budapest-szerajevói csatlakozásokra nézve mind a három combinatio megközelítőleg egyenlő távolságokat mutat, míg azonban a déli vasutnak sziszek-budapesti vonalán keresztül Szerajevó fővárosunktól 126 kilométerrel távolabb esnék.

Bécs Szerajevóval a bród-eszék-budapesti vonalon át csak 43 kilométerrel hosszabb vonallal köttetnék össze, mint a banjalukanoi-sziszek-steinbrücki irányon keresztül.

Ezen adatoknak egyszerű összehasonlításából világosan kitűnik, miszerint azon esetben, hogy ha a bosnyák vasutak csatlakozása Bród vagy Samácznál létesíttetik, az által sem Bécs, sem Ausztria ipara és kereskedelme károsodást nem fog szenvedni; mert ezekre a 830 kilométer hosszú utban levő 43 kilométernyi többlet befolyást már nem gyakorol, különösen ha a forgalom úgy is Bécsnek irányulna; legfeljebb a déli vasutnak egy sok évig táplált reménye hiúsul meg; a míg, ha az összeköttetés Sziszeknél eszközöltetik, a keleti kereskedelem a 126 kilométerrel rövidebb utat keresve fel, nyugot felé való irányulásában fővárosunkat és így hazánkat tökéletesen el fogja kerülni, hogy Bécsben keresse és találja meg első nyugpontját, mielőtt az európai kereskedelmi forgalomba belépne.

## XI.

A különböző combinatióknak forgalmi politikai tekintetben történt fennebbi jellemzése után áttérünk azok építési viszonyaiknak és költségeiknek megismertetésére.

Az első combinatio kivitelére szükséges mindenekelőtt a budapest-kalocsa-zombor-újvidék-zimonyi fővonalnak 357 kilométer hosszban és Újvidéknél egy állandó hiddal, továbbá a buda-kaposvári vonalnak 190 kilométer hosszban való kiépítése valamint a duna-drávai vasut zákány-kaposvári 72 kilométer hosszú II-od rangú vonalának I-ső rangúvá való átalakítása, és végül, miután az 1877. évi XXVI. t.-cz. értelmében a határőrvidéki vasutak szintén kiépítendőek, ezeknek 142 kilométernyi hosszú vinkoveze-mitrovicza-zimonyi része szintén itt veendő számításba, mint kiépítendő. Ezen combinatio szerint tehát összesen 689 kilométer hosszú új vasut építendő és 72 kilométer átalakítandó lenne.

A második combinatio szerint építendő a budapest kalocsa-zombori vonal 194 kilométer, a kalocsa-bonyhádi szárnyvonal 65 kilométer, a fentebb előadottak folytán a vinkoveze-zimonyi vonal 142 kilométer hosszban. Megjegyzendő, hogy Zombortól Vinkovezeig a már létező vonalak használtatnának fel; és

átalakítandó lenne a bonyhád-zákányi szakasz 142 kilométer hosszban, összesen tehát építendő 401 kilométer és átalakítandó 142 kilométer hosszú vonal. Ezen combinatio szerint azonban Kalocsánál és Zombornál két állandó Dunahid építése válik szükségessé, mi egymagán tetemesen növeli a költségeket.

A harmadik combinatio szerint az alföld fiumei vasut baranyavár-eszéki és a batárőrvidéki vasutak vinkovce-mitrovicza-zimonyi szakaszának felhasználása mellett építendő lenne a budapest-mohács-baranyavári fővonal 205 kilométer, az eszék-vinkovcei szakasz 42 kilométer és a vinkovce-zimonyi vonal 142 kilométer, végre a tolna-bonyhádi szárnyvonal 27 kilométer hosszban. E mellett azonban még a duna-drávai vasut bonyhád-zákányi szakasza 142 kilométer hosszban szintén I-ső rangú vasuttá lesz átalakítandó, úgy, hogy ezen combinatio szerint összesen 416 kilométer hosszú vasutat kellene építeni és 142 kilométer hosszú vasutat átalakítani.

Mind a három terv szerint, miután a bród-szerajevói irányban haladó vonalak vagy Zombornál, vagy Vinkovcénél már kiépült vasutakba beszakadnak, a budapest-bródi (samáczai) közvetlen összeköttetés minden további építések szüksége nélkül létesítve van.

Hasonlólag mind a három javaslat keresztülviteléhez a károlyvár-zágrábi vonalnak megszerzése kívánatos. Azon esetben azonban, ha az a déli vasut tagadó magatartása miatt nem sikerülne, nem látunk ennek ezen vasut birtokában leendő megmaradásában sem árszabási politikánkra nézve, a fentebbi megoldások bármelyikét feltéve, valami fontos akadályt. Miután még azon esetben is, hogy ha a déli vasut a kérdésben forgó 54 kilométer hosszú vonalon az engedményokmány 45. §-ban megállapított s a kormánynak beleegyezése nélkül fel nem emelhető mértföld- és mázsánként 1.5 és 2 krajczárnyi legmagasabb díjtételeket szedné is be, az ez által előidézett 7, 10 és 14 krajczárnyi szállítási díjtöbblet az állam befolyása alatt álló többi 579 kilométer hosszú vonalon minden nehézség és áldozat nélkül eloszlatható lenne.

Ezeknek előrebocsátása után lássuk, miként alakulnak a különböző combinatiók építési költségei?

Mindenekelőtt megjegyzendő, miszerint figyelembe véve a

helyi viszonyokat, különösen hogy a dunabalparti vonal árvíz-területeken és sok mocsáron vonul végig, a minek következtében a belvizek számára sok műtárgyra lenne szüksége, nem sokkal lehet olcsóbb a dunajobbparti vonalnál, miért is alig csalódunk nagyon, ha mind a két irányban a tervezett vasutnak építési költségét a mai viszonyokhoz képest kilométerenkint 79,000 frtnyi összegben vesszük fel.

Meg kell jegyeznünk azonban, miként ezen építési összeg inkább túlzottan magas, mint csekélynek vétetett fel, miután egyrészt a Duna jobboldalán 1872. évben tervezett buda-pécsi vasutrészlet költségvetése szerint ezen pálya 20% emelkedéssel bíró hegyi vonala számára kilométerenkint 86,100 frt, a többi szakaszokra pedig 50,000 frt számított, másrészt az állam által tracirottatott budapest-zimonyi vasut (balparti) költségvetésében kilométerenkint 50,000 frt és 75,000 frt irányoztatott elő.

Állandó hidak számára ezen kívül, beleszámítva az azok által előállandó áthidalási költségtöbbletet is, darabonként 3.000,000 frtot fogunk felvenni.

A duna-drávai vasutnak I-ső rangú vasuttá való átalakítási költsége, miután ehhez csak a felépítménynek kicserélése és a fahidaknak végleges falazattal való ellátása szükséges, a mai anyag- és munkaárak mellett kilométerenkint nem tehető 20,000 frtnál többre.

Mindezen itt felsorolt költségek azonban az építésnek és átalakításnak csakis tényleges költségeit fejezik ki és azokban a pénzbeszerzés, időközi kamatok s egyéb kiadások költségei benn nem foglaltatnak.

A fentebbiek szerint a három megoldás költségei következők lennének:

Az első combinatio kiépítése esetében 689 kilométer hosszú vonal építése 54.431,000 frtba, 72 kilométer vasutnak átalakítása 1.440,000 frtba és egy állandó Dunahid építése 3.000,000 frtba, az egész csoport építése pedig 58.871,000 frtba fogna kerülni.

A második combinatio szerint 401 kilométernyi vonal építése 31.679,000 frtba, 142 kilométernyi vonal átalakítása 2.840,000 frtba, két állandó Dunahid létesítése 6.000,000 frtba s az egész combinatio kivitele 40.519,000 frtba kerülné.

Vége a harmadik combinatio mellett 416 kilométer hosszban építendő új vonalak tényleges költsége 32.864,000 frtot, a duna-drávai vasut bonyhád-zákányi szakaszának 142 kilométer hosszban átalakítása 2.840,000 frtot, az egész csoport kiépítése 35.704,000 frtot követelne.

Könnyebb áttekintés végett a kérdésben forgó három combinatiónak távolságait, építési és átalakítási hosszait, s végre az építésnek tényleges költségeit a következő táblázatban láthatni:

A combinatio megnevezése	Távolságok kilomé- terekben			Épiten- dő új vonal hossza	Átala- kitandó vonal hossza	Épi- tendő állandó dunahid száma	Az egész csorort kiépítésé- nek tény- leges költsége
	Buda- pest és Zimony közt	Buda- pest és Brood közt	Buda- pest és Fiume közt				
	kilométer						
Az I. combinatio szerint.....	357	364	574	689	72	1	59.000,000
A II. combinatio szerint.....	410	364	653	401	142	2	41.000,000
A III. combinatio szerint.....	417	371	625	416	142	—	36.000,000

Ezen táblázatban egymás mellé állított adatok egyszerű összehasonlítása minden elfogulatlan bírálót meg fog győzni a felől, hogy vasuthálózatunk hiányainak orvoslását, azon feltevés mellett, miként a budapest-belgrádi irányban a kikindapancsovai összeköttetéssel bármely más vasut sem lesz képes versenyezni, aránylag legkevesebb beruházási költséggel a III. combinatio oldja meg legcélszerűbben.

Mielőtt azonban ennek bővebb megismertetése adathatnék, megállapítandók lesznek a két első csoportnak előnyei és hátrányai.

Az első combinatio szerint Budapestről Zimonyig a Duna balpartján Kalocsánál Ujvidékig és innen tovább a jobbparton Zimonyig lenne építendő a vonal.

E mellett a budapest-fiumei irány számára, Budapest és Kaposvár lenne összekötendő. — Ezen tervezet határozott előnnyel birna a többi felett annyiból, a mennyiben Budapest és Belgrád között a legrövidebb összeköttetést létesitené. De miután abból forgalmi politikánkra, a fenntebb előadottak szerint, kedvező hatás nem várható: neki fontosságot tulajdonítani nem

szabad. Építési viszonyai ezen vonalnak súlyosbodnak az által, hogy az nagyrészt árvíz-területen és mocsárokon vonulna keresztül, költséges építkezéseket igényelne, daczára annak, hogy síkságokon halad egész Ujvidékig. Innen túl Zimonyig már nehezebb építkezési viszonyok állanak elő, mert itt a Dunát átlépve, Szlavoniában hegyes partokat kénytelen átszelni.

Forgalmi tekintetben azon hátránya van, hogy az osztrák államvasuttal — alig hatvan kilométer távolság által elválasztva — csaknem párhuzamosan megy, s az általa átszelt gyéresebb népeségű területen Kalocsán és Baján kívül helyi forgalomra nem igen számíthat.

Legnagyobb gyengéje pedig abban léteznék, hogy miután részint fontos stratégiai okokból, részint a jobbpартnak nehézségei miatt Pétervárnál kénytelen a Dunán átkelni és jobbpартján haladni Zimontól Zomborig, a határörvidéki vasutnak versenyvonalává lenne.

A határörvidéki vasutak kiépítésére az állam immár kötelezve lévén, a budapest-zimonyi vasutnak zombor-ujvidék-zimonyi része kénytelen lenne a szerb-magyar forgalmat egyik felől a közel egyenlő hosszúságu zimony-vinkovczei-dálya-zombori vonallal megosztani, miután annak másik felét, ha nem többet, az osztrák államvasutnak pancsova-kikindai vonala előle már elvette. Az állam ekként önmagának kárára saját költségén versenyt alkotna.

A boszniai vasutakkal való összeköttetés az alföld-fiumei vasut, zombor-dálya, és a határörvidéki vasut dálya-bródi vonalainak közvetítése segélyével lenne biztosítva. Miután ezen irányban Budapest Bróddal a lehető legrövidebb vonal által köttetnék össze, e szempontból az első combinatio ellen kifogás nem lehetne.

Ez alkalommal még megjegyzendő, hogy a boszniai vasutak összeköttetése hazai vasuthálózatunkkal nem Bródnál, hanem Samácznál, a samác-verpolyai 30 kilométer hosszú vonal kiépítése által volna eszközöndő, mert az nyujtaná a legrövidebb utat Budapest felé, a míg annak műszaki kivitele is sokkal olcsóbb és tökéletesebb lenne, miután a Boszna völgye Samácznál egyesül a Száva völgyével, és ekként az amabban haladó pálya természetes irányt nyerne. Azon



körülmény, hogy a pálya-csatlakozás egy várnak közelében létesíttessék, Bosznia megszállása óta elvesztette fontosságát.

Ezen combinatio szerint a flumei összeköttetés létesítésére építendő buda-kaposvári vonal képviseli a legrövidebb irányt a nevezett kikötő felé. Ennek kivitele azonban, tekintve azt, hogy hozzá egy 190 kilométer hosszáságu, dombos részek által keresztülszakított terepen átvonuló új vasut építése, és még 72 kilométernyi hosszú vonalnak átalakítása szükséges: mind a három csoport tervezetei között a legdrágább.

Azon célból, hogy a megoldandó kérdések költségeit is biztosan össze lehessen hasonlítani, ezen csoport költségeibe még a határőrvidéki vasutak vinkovcze-mitrovicza-zimonyi szakaszának építési költsége is felveendő, miután a másik két combinatioiban ezen vasutrész kiépítése mint azoknak kiegészítő része szintén bennfoglaltatik.

A budapest-zimonyi vasutnak a Duna balpartján a fentebb említett terv szerinti kiépítésének egyéb hiányai mellett, különösen az állam vasuti politikájára vonatkozva, még azon döntő hátránya is van, hogy ezen combinatio mellett a duna-drávai, a mohács-pécs-barcsi, az alföld-flumei vasutak megmaradnának jelenlegi helyzetükben, melyben megkötött kezekkel vannak kiszolgáltatva a déli vasut-társaság Bécs és Trieszt felé gravitáló tarifapolitikájának.

Ezen politika mellett a felsorolt külön vasutak bevételeikben érzékenyen károsíttatnak, minek folytán viszont ők az államnak kamatbiztosítási kötelezettségét szintén nagyobb mérvben veszik igénybe.

De ezen kézzel fogható hátrányoknál még súlyosabbak azon veszteségek, melyeket kereskedelmünk a déli vasutnak kifelé irányuló törekvése folytán szenved és szenvedni fog mindaddig, a míg nem sikerülend annak káros befolyásától úgy vasutainkat, mint kivitelünket emancipálni.

S éppen ezen feladatot nem oldja meg az első combinatio.

Építési költségek tekintetében, a mint a fentebbi összeállításból kivehető volt, ezen combinatio kívánna legtöbb költséget.

## XII.

A második combinatio szerint a budapest-zimonyi vasut a Duna balpartján — Kalocsán és Baján át — Zomborig vezetettnek, itt az alföld-fiumei vasutba szakadna, a Dunát egy állandó hiddal átlépné, és Dályánál a határőrvidéki vasutak felhasználásával Vinkovczen keresztül Zimonyig vonulna. A budapest-fiumei összeköttetést ezen csoport akként létesitené, hogy Kalocsáról a Dunán egy állandó hiddal a duna-drávai vasut bonyhádi állomásáig egy szárnyvasut építtetnék, míg a bosniai vasutak csatlakozása a vinkovcze-bródi vonal által éretnék el.

Az iránynak e rövid vázlatából már látható, hogy az által, miként a budapest-zimonyi vasut Zombornál az alföld-fiumei vasutba szakad, és innen a már létező, és még azontul létesítendő vonalak felhasználásával éri el Zimonyt: az első combinatio azon előnye, hogy ez a kikinda-pancsovainál 13 kilométerrel rövidebb, tökéletesen elenyészik; miután a kérdésben lévő vonal annál 53 kilométerrel hosszabb. Ha tehát az osztrák államvasuttal még tetemesen rövidebb vonallal sem versenyezhetni: akkor még kevesebb siker várható oly vonaltól, mely az államvasutinál 53 kilométerrel hosszabb.

Ezekből láthatólag tehát a budapest-belgrádi csatlakozásnak oly módon létesítése, hogy az a közvélemény által táplált óhajoknak megfeleljen, ezen terv szerint sem foganatosítható. Megvizsgálandó immár, miként felel meg a többi követelményeknek.

A budapest-bród- (vagy Samác) szerajevói összeköttetés céljából, miután az az első combinatióval ugyanazonos, az ott előadottak itt is érvényeseknek fogadhatók el.

A fiumei csatlakozást ezen terv határozottan legrosszabbul oldja meg úgy, hogy a jelzett vonalon át ez, mint fenntebb már érintve volt, a leghosszabb uton köttetnék össze fővárosunkkal.

Ezen combinatio hátrányainak további jellemzésére még az is megjegyzendő, hogy két állandó Dunahid építése válnék szükségessé, míg a Budapestnél már készen álló összekötő vasut és hid majdnem feleslegessé válnék, úgy, hogy az abba fektetett tőkének kamatai ezen combinatio létesítése esetében az ezen vonalon várható forgalom bevételeiből fedezhetők alig lesznek valaha.

Az összekötő vasut ez által alá süllyedne a déli vasut budai pályaudvarát a pesti pályaudvarokkal összekötő helyi

érdekű vonallá, a mi pedig, tekintve azt, hogy ezen combinatio által a déli vasuttal a verseny megindulna, nagyon csekély jövedelmet helyez kilátásba.

A Duna jobb- és balpartján fekvő vasutainknak a főváros közvetlen közelében való összekapcsolásában az összekötő vasutnak és hidnak sokkal fontosabb rendeltetése van, semhogy az egyedül csak két pályaudvart kössön össze, és ha e szárnyvonalnak eme magasabb rendeltetése annak idejében a tényezők szeme előtt nem is lebegett volna, nagy hiba lenne az, ha most, midőn az állam eddigi vasuti politikánk hiányait orvosolni készül, ezen fontos vasut-szakaszt combinatiojából kihagyná, és a két parti vasuthálózatnak olyan összeköttetést adna, mely távol esvén a fővárostól, ezt ismét elkerülné.

Az által, hogy a Duna Kalocsánál áthidaltatnék, a főváros kereskedelmére még azon veszélyes eshetőség is beállana, hogy a kalocsa-halas-szeged-aradi vonal kiépül, s így a Budapestet elkerülő pályák száma egy igen veszélyes parallel vasuttal szaporíttatnék.

Azt pedig alig szükséges felemlíteni, mily veszély rejlik kereskedelmünkre nézve oly pályák létesítésében, melyek a termelési helyről közvetlenül, s a főváros közvetítése nélkül szállítják a nyersterményeket a fogyasztási piacokra. Ezen egyetlen ok már elegendő lenne arra, hogy a fiumei csatlakozásnak ily módóni létesítése ellen minden kitelhető eszközzel küzdjünk.

### XIII.

A harmadik combinatiónak előnyeit és hátrányait tüzetes vizsgálat alá véve, csakhamar meggyőződhetünk a felől, miként a szerinte való megoldás legjobban megközelíti azon követelményeket, melyeket kutatásunk kezdetén a budapest-belgrádi vonal miképeni kiépítésének megfejtéséhez mint feltételeket jelöltünk ki.

Miután tehát e combinatio viszonyainknak legjobban felel meg: szükséges, hogy megismerésével bővebben foglalkozzunk.

Tagadhatatlan az, hogy a budapest-belgrádi vasut ezen combinatio szerint leghosszabb, a mennyiben az első combinatio szerintinél 60, a másodikénál 7, és a kikinda-pancsovainál 47 kilométerrel hosszabb lenne. Miután azonban a legutóbbi vasuttal,

még egy annál rövidebb sem volna képes versenyezni, a mint az már fentebb felderítve volt: ezen vonal létesítésénél nem is a versenyre fektetendő a főszűly, hanem arra, hogy az állam vám és egyéb politikai célzatainak végrehajtására, egy az osztrák államvasutttól teljesen független belgrád-budapesti csatlakozással birjon.

Ezen cél mellett még mindig lehetend az osztrák államvasutat forgalom-megosztási szerződésre kényszeríteni.

Az első években, a míg nem sikerülend az osztrák-magyar monarchiának a Balkán-félszigeten kereskedelmi túlsúlyra vergődni, ezen forgalomból nem várhatók oly bőséges jövedelmek, melyek a két pálya építési költségeinek kamatait meghoznák. Az ez iránt táplált remények azon csalékony álmok közé tartoznak, melyekben a közvélemény szereti magát ringatni, és a melyekből oly keserű a kiábrándulás. Ép ezen okból a budapest-zimonyi vasutnak oly módon való kiépítését, hogy az egyedül a belgrádi csatlakozást tartsa céljának, elhibázottnak kellene tartani. Magyarország népességi és gazdasági viszonyai még nem fejlődtek annyira, hogy vasutak építésénél csak egyetlen célzt venni szemügyre szabad lenne. Nehogy tehát a kérdésben forgó pályának üzleténél csalódások álljanak be, annak miképeni létesítésénél nemcsak a belgrádi csatlakozás tartandó szem előtt, hanem annak ugy kell létesülni, hogy azon esetben, ha az egy, vagy más tekintetben célbavett siker nem is éretnék el, még mindig legyen részére más feladat és foglalkozás, melyet minden körülmények közt meg fog oldani.

Ezen követelményeknek a Duna jobbparti vonal felel meg legteljesebben, mert egyrésről a budapest-belgrádi független csatlakozást létesíti, másrésről a többi feladatokat is legcélszerűbben oldja meg.

A fentebb összeállított egybehasonlító kimutatás futólagos áttekintéséből is következtetés vonható le, hogy vasuti politikánk két legsürgősb és legfontosabb feladata, t. i. a magyar vasuthálózatnak kiegészítése és idegen vasutak uralma alóli felmentése, legcélszerűbben a harmadik combinatio által oldatik meg, és ez: a budapest-zimonyi vasutnak a Duna jobbpartján való építése és abból kiágazólag a fiumei és bródi csatlakozásnak létesítése.

E vonal forgalmi tekintetben megfelel minden igényeknek, mert nem csak azt nyújtaná, a mit a Duna balpartján építendő legrövidebb budapest-zimonyi vasut az osztrák államvasutnak kikinda-pancsovai vonalával szemben teljesíthet — de azon felül a nevezettnél fontosabb még három feladatot oldana meg, mit amaz teljesen érintetlenül hagy.

Költség tekintetében a legczélszerűbb, a mennyiben mind a három combinatio közül legkevesebb építési befektetést igényel. E combinatio a legolesőbbnél is még mintegy 5.000,000 frittal kevesebbe kerülne, úgy, hogy annak kivitele még azon esetben is, ha azt az állam vállalná magára, a legkisebb terheltetés mellett tehetné, figyelembe véve azt, hogy a vinkoveze-mitrovicza-zimonyi 142 kilométernyi vonal a határörvidék vagyónából fog építtetni; miután ezen szakasznak költsége mintegy 11.000,000 forintra tehető: az egész harmadik combinatio szerinti vasutnak kivitele tényleg csak 25.000,000 forintot igényelne.

De az említett előnyök mellett e combinationnak legfontosabb előnye, s talán épen létesítésének alapfeltétele az, hogy a budapest-eszék-vinkovezei fővonal magába felfogva még két főiránynak forgalmát, továbbá a mohács-pécs-barcsi, az alföld-fumei, és a duna-drávai vasutak szálltmányait, valamint a Duna jobbpartján fekvő városok ma is virágzó kereskedelmének helyi forgalmát, jövedelmezőség tekintetében nincsen egyedül a belgrád-budapesti nagyon kétes eredményű forgalomra szorítva. Ezen előnnyel a többi megoldási módok nem birnak, mert azok csaknem egyedül a belgrád-budapesti forgalom eredményére volnának szorítva: s ha az e forgalomba fektetett remények meghiusulnának, avagy csak tökéletlenül teljesülnének is: úgy az állam kamatbiztosítás, vagy kölcsön czimén ismét oly vasutakért vállalt volna el kötelezettségeket, a melyeknek üzlet-eredménye egyetlen feltétel beteljesülésétől függvén, alig hihető, hogy ezen körülmény az utolsó évtizednek éppen ez iránybani számos csalódásai után a pénzvilágot nagyon felbátorítaná oly vállalatba fektetni tőkéjét, melynek sikerülése egy esélyre van alapítva.

A Duna jobbparti vonal azon tulajdonságánál fogva, miként több egyenlő fontosságú forgalmi irányoknak mintegy fő

szívó szerveként van tervezve — a fentebb jelzett hiányban nem szenved. Ha egyik vagy másik iránynak forgalmi eredményébe fektetett remények nem teljesülnének, még mindig a harmadik irány, vagy a helyi forgalom fedezhetné a vállalatba fektetett tőkének kamatját. Ezen többoldaluságánál fogva minden combinatiók közt legtöbb bizodalmat csakis ez nyújthat, mely okból annak megvalósulása a legvalószínűbb.

#### XIV.

Miután a vinkoveze-mitrovicza-zimonyi vonalnak építése az államot nem fogja terhelni: számításba ezentul csakis a budapest-mohácsi-eszék-vinkovcei fővonal, és a szegszárd-bonyhádi szárnyvonal építése, valamint a duna-drávai vasut bonyhád-zákányi szakaszának átalakítási költségei fognak vétetni. Ezen építkezések és átalakítások, a mint fentebb érintve volt, 25.000,000 frtba kerülnek. Feltéve, hogy a czimletek 75% kelettel bocsájtathatnak ki, az 33.333,333 forint névértéket fogna képviselni. Ehez számítva még négy évi építési idő felének tartamára az időközi kamatokat 7%-al, a mi 4.666,666 frtot tenne ki: a Duna jobbparti vonalnak combinatiója névleges értékben összesen kereken mintegy 38.000,000 forintba fogna kerülni. Megjegyzendő azonban, hogy ez csak az építésre és átalakításra vonatkozik, és hogy a fentebbi összegben a kocsi- és mozdonytelepnek költségei benn nem foglaltatnak.

Ezen vonalnak mozgó anyaggal való felszerelése, tekintve fontos kiviteli és átmeneti feladatát, kilométerenkint 10,000 frtba fog kerülni. Miután azonban az ezen combinatio kiegészítő részét képező duna-drávai és altöld-fumei vasutak kocsi- és mozdonyokkal már el vannak látva; a határőrvidéki vasutnak felszerelése pedig annak építési költségéhez tartozik: számításba jelenleg csak a fentebb kimutatott tőkéből építendő, 275 kilométer hosszú vonalok felszerelése veendő fel. Ezek szerint a budapest-mohács-eszéki-vinkovcei fő- és a szegszárd-bonyhádi szárnyvonalnak kocsi- és mozdonyokkal való ellátása 75% kibocsájtással, és 2 évi 7% kamattal együtt mintegy 4.000,000 frt névleges értékbe kerülné.

Az összes építési, alakítási, és felszerelési költségek tehát 42.000,000 frt névleges értéket fognának képviselni.

Hogy ezen combinatiónak valószínű jövedelmezőségét kiszámíthassuk: további következtetések alapjául a fentebbi összeget kell felvenni.

Mielőtt azonban erre áttérnénk, szükségesnek látszik ezen tervezetnek egyéb viszonyait is röviden jellemezni.

## XV.

A mint már többször említettett, a kérdésben forgó combinatióknak egyik, s nem legkevésbé fontos feladata abban rejlik, hogy a Duna jobb partján fekvő néhány vasutainkat felszabadítsa a déli vasutnak hazánkon kívül gravitáló uralma alól. Ezen feladatot tökéletesen megfejtené e combinatio, mert a tenger felé törekedő szállítmányoknak megnyitná Fiuméba — a nyugat-európai piacokra irányuló kereskedelemnek pedig Budapest-Bécsen keresztül — a független utat. Alig szükség azt bővebben fejtegetni, hogy az államra nézve mily nagy pénzügyi eredményekkel volna kapcsolatban kamatbiztosítást élvező néhány vasutainknak ily módon a világforgalomba való bevonása, míg másrésről hazai kereskedelmünk a déli vasut monopoliuma alóli felmentetése által positiv nyereségre tenne szert.

Az kétségtelen, hogy ezen combinatio kiegészítő részét annak a nyugati irányban való folytatásának — illetőleg úgy az osztrák állam-, valamint a déli vasuttársulattól való függetlenítésének kell képezni. Fontos ez már azon okból is, hogy ez által úgy az osztrák állam-, mint a déli vasuttársulatoknak hazánk érdekeivel ellentétes forgalmi politikájukkal szemben verseny nyíttassék.

Miután kiviteli főirányunk nyugat felé tart, könnyen fog sikerülni a buda-győri vasut kiépítése, és a győr-soprony-eben-furth-leobersdorf-st.-pölteni vonalon keresztül az osztrák államvasuttal ellentétes politikát követő Erzsébet-nyugati-vasuttal való csatlakozás elérése. Combinatióknak ily módoni kiegészítése által az államnak délkeleti határától nyugati határáig, és az Adriától a Kárpátokig, úgy az osztrák államvasut, valamint a déli vasuttársaságtól teljesen független új vonalak létesülnének.

Már kezdetben futólag meg volt említve, miért kell a fiumei csatlakozásra oly nagy — és meg kell jegyeznünk — a budapest-zimonyi összeköttetésnél sokkal nagyobb fontosságot

fektetnünk. Mindazáltal most is, a midőn a láthatólag legjobb megoldásnak jellemzése kívánja, szükséges a mellette szóló indokoknak újbóli felsorolása.

## XVI.

A magyar nemzet által ösztönszerűleg sejtett, a »Tengerre magyar« szavakban oly lelkesítőleg jellemzett eszmének, s az azon eszmét megvalósítani akaró Fiuméba vezető vasutak nagy áldozatokkal kiépítésének, — valamint a magyar állam által a fiumei kikötőbe fektetett tőkének egyedüli célja csak az volt, csakis az lehetett, hogy Nyugat-Európa felé legalább egy, az osztrák határoktól, befolyásoktól és érdekektől független kiviteli irányunk legyen, mely minden körülmények közt, tehát még a közbenső vámsorompók felállítása esetére is nyitva maradjon.

Ez oly cél, a melynek gyakorlati értékét a vámszövetség megújításánál mindig megérezzük, és melynek megvalósítására a kezdetleges lépéseket, ha eddig meg nem tettük volna, kereskedelmi politikánknak az osztrák befolyás alóli függetlenítése tekintetéből bármily csekély jövedelmi kilátások dacára, sőt még áldozatok árán is, most kellene megtennünk.

Nagy hiba volna tehát, ha azon, saját politikánk által előírt uton most, a midőn annak legnehezebb és legköltségesebb része, a károlyváros-fiumei, és a zákány-zágrábi vasutak kiépülte, a fiumei kikötő használhatóvá tétele drága pénzen megvalósítatott, meghátrálnánk, s így az egész eszmét, és annak végrehajtására fordított fáradságot és anyagi áldozatokat egyszerre megsemmisítenők.

Megsemmisülne pedig minden törekvésünk azon körülményen, hogy Budapest és Fiume közé, a minden erejével Triest és Bécs felé törekvő déli vasuttársulatnak károlyváros-zágrábi, és zákány-budapesti vonala van ékelve.

Hiu remény volna már csak azt is feltennünk a déli vasuttársulatról, hogy az, a mi vasutaink forgalmának érdekében valamely engedményeket nyujtana; de azt várni tőle, hogy közbenső vámsorompók felállítása esetében Triest és Bécs hátrányára oly tarifa-politikát kövessen, mely a magyar nemzeti kereskedelem érdekének szolgáljon — több volna tévedésnél.

Mindezekből, valamint a kezdetben előadottakból látható,



hogy a déli vasuttársulattal ez irányban oly transactio, mely hazai érdekeinknek minden körülmények közt biztosan megfeleljen — nem létesíthető; azért ezen égető kérdésnek más utoni megoldása kikerülhetlen feladattá lett.

Az állam részére ugy a költségek kisebb volta, valamint a duna drávai vasutnak értékesítése tekintetéből Budapest-Fiume közvetlen összeköttetése a legelőnyösebben a harmadik módozat, tolna-bonyhádi szárny kiépítése szerint eszközölhető, mely módozatnak legjutányosabb kivitele és függetlensége mellett még azon előnye is van, hogy teljesen versenyképes a buda-szt.-péter-fiumei vonallal.

Súlyt fektetünk arra, hogy ezen combinatiónak fővonala a budapest-kelenföldi állomásból kiindulva, Budaörsön, Érden (ez utóbbinál a déli vasutat áthidalva) Eresi, Adony, Dunapentele, Dunaföldvár, Paks, Tolna, Szegszárd, Báltaszék, Bata, Mohácson keresztül közvetlenül a Duna partján vezettessék. Mohácsról Baranyavárig, és Eszékről Vinkovczéig azután a legrövidebb vonalak építtessenek; Vinkovczétól Mitroviczán át Zimonyig a vonal a határörvidéki vasut tervezetében már megállapítva lévén, annak további jellemzésébe bocsájtkozni szükségtelen.

Közvetlen a Dunapartján azért tartjuk ezen vasut építését czélszerűnek, mert a tapasztalat azon aggodalom ellenében, hogy hajózható folyamok partjain épült vasutak az olcsó vizi szállítással versenyezni képesek nem lévén, pangani fognak — azt bizonyítja, hogy éppen a folyamok partjain épült vasutak bírnak a legvirágzóbb forgalommal, mint azt például a Loire, Seine, Rajna folyamok mindkét oldalán, két sőt három vágánnyal épült pályák bizonyítják legjobban.

A dunahajózás szállitmányai rendesen más természetűek és származásúak lévén, az a vasutal versenyezni nem fog. Sőt ellenkezőleg éppen azért kívánnók a folyam partján építtetni a főpályát, hogy a Duna, mint hajózó út szerepeljen a parton közvetlenül épült államvasutak és a Duna halparti vidékek és városok között; télen pedig a vasut különben is átveheti a hajózás szállitmányait. Verseny csak a helyi forgalomban, a személyszállításnál lehetne, már pedig abból egy vasut sem képes viszonyaink között valami beszámítható eredményt felmutatni.

Különben minden az iránt táplált aggodalom a legcsattanosabban azon tény által czáfoltatik meg, hogy már 1872. évben épen a dunagőzhajózási társulat vezérférfaiból és azon vállalatnál érdekeltekből alakult consortium folyamodott kamatbiztosítás követelése nélkül egy, a Duna jobb partján Budáról Pécsre vezetendő vasutnak engedélyezéseért.

Indokolva van még ezen pályának úgy egyáltalán a Duna jobbpartján, valamint közvetlenül a part melletti építése az által, hogy itt fekszenek a legélénkebb és virágzó kereskedelemmel bíró helységek, u. m. Dunaföldvár, Adony, Paks, Tolna, Szegszárd, Mohács, stb. úgy, hogy csalódás nélkül nagy helyi forgalomra lehet számítani.

A helyi forgalom nagysága pedig, eltekintve a bevételek emelkedésétől, magában bír fontossággal, hogy ez által, ha általában versenyről lehet szó, ezen vonal lehet képes a kikindancsovai vonallal versenyezni.

Ismert tény ugyanis az, hogy minden vasut helyi forgalmának nagysága befolyással van annak szállítási önköltségeire; ha tehát valamely pályának helyi forgalma emelkedik, és az által szállítási önköltsége csökkenik: e csökkenés arányában az ily pálya szállítási díjtételeiben mindig alább szállhat.

Tegyük fel immár, hogy figyelembe véve a balpartnak helyi forgalmát, a Duna balparti vonalon egy métermázsra teher tovább szállításának önköltsége kilométerenkint 0.1 krajczár lesz: akkor a Duna jobbparti vonalon az 0.08 krajczárba fog kerülni, úgy, hogy tehát ez utóbbi a díjtételekben kilométer és métermázsankint 0.02 krajczárral olcsóbb lehet, mint amaz.

Más szavakban kifejezve, ez, az osztrák államvasutat kényszeritené szinte ezen árért vinni a szállitmányokat.

Van mindezek mellett a Duna jobbparti vonalnak még egy fontos kereskedelmi és nemzeti momentuma is, ez pedig az, hogy Pécs és Eszék városát, valamint Baranyát, Slavoniát és a határőrvidéket, az ország fővárosával közelebb érintkezésbe hozza.

Nemzeti politikai szempontból nem kevésbé fontos Pécs városát, mint a magyar hegemonia előre tolt legutolsó tekintélyes őrhelyét, az ország szívével szorosabban összekapcsolni — a mint Eszéket és Slavoniát az által, hogy Budapesttel közvet-

lenebb összeköttetésbe hozatnék, a mindinkább Zágráb felé való gravitálástól elvonni — és érdekeinek hozzánk fűzése által a magyar politikának megnyerni.

Kereskedelmi tekintetben még sürgösebb, általános nemzetgazdasági szempontból ezen két, virágzó iparral és kereskedelemmel bíró várost, Bécsnek befolyása alól felmenteni és kereskedelmüket Budapestre központosítani.

Mind a két városnak kereskedelmi forgalma Budapestre nézve a legkárosabb vasuti összeköttetések folytán mesterséges uton Bécs felé tereltetik, a mi kiderül a következő távolságok és menetidők összehasonlításából:

Pécs Bécshez (Kanizsán át) 398,

Eszék Bécshez ( » ) 479 kilométernyire, a míg

Pécs Budapesthez (Kanizsán át) 371,

Eszék Budapesthez (Kanizsán át) 452

kilométernyi távolságra van. Ezen 27 kilométernyi távolsági különbség nem elegendő nagy arra, hogy a különben is Bécsben egyéb előnyöket, mint olcsóbb hitelt, nagyobb választékot stb. találó helyi kereskedelme ezen két városnak és vidékének nem Bécsset keresné fel szükségleteinek fedezésénél.

A kereskedelemnek ezen tendenciája istápoltatik még azon körülmény által, hogy a míg az ut Pécs és Bécs között 14 óra, Eszék és Bécs között 18 óra alatt tehető meg; addig az Pécs és Budapest közt 12 óráig, Eszék és Budapest közt 16 óráig tart. A fenforgó két órai különbözet az utasnak dispositiójára ily nagy utak mellett már nem gyakorol befolyást.

Hogy az itt előadottak nem pusztán képzelet szüleményei, bizonyítja azon tény, mikép ugy Eszék, valamint a tökéletesen magyar Pécs városának kereskedelme sokkal szorosabb összeköttetésben áll Béccsel, mint Budapesttel.

Lényegesen fog változtatni ezen visszás helyzeten a budapest-zimonyi vasutnak a Duna jobbpartján való kiépítése, a mennyiben ezen két kiterjedt kereskedelemmel és forgalommal bíró várost, melyeknek üzleti viszonyai a boszniai megszállás óta tetemesen emelkedtek és kétségen kívül még emelkedni fognak, Budapesttel oly rövid uton kötné össze, hogy ezen uton át a főváros ipara és kereskedelme a nevezett városokban még Bécsnek befolyásával is versenyezni volna képes.

Pécs Budapesthez 245 kilométer,  
 Eszék Budapesthez 240 kilométernyire  
 lenne, tehát az első 152, a második 239 kilométerrel közelebbre esnék Budapesthez, mint Bécshez. Ez már oly előny lenne, mely a jelenlegi kereskedelmi combinatiókat gyökeresen meg fogná változtatni.

Ugy Pécs és Budapest, valamint Eszék és Budapest között az ut, a jelenlegi módozatok számításával is hét és fél óra alatt megtehető lesz: tehát Budapest felé négy és fél órával, illetőleg nyolcz és fél órával lesz rövidebb az ut, mint Bécs felé.

## XVII.

Hogy ezen combinatio valószínű jövedelmezőségét kiszámithassuk, szükséges mindenekelőtt azon fontosabb szállitmányok eredete, rendeltetési helyük és mennyiségük ismerete, a melyek a kérdésben forgó vonalon szállittatni fognak.

Mielőtt azonban ezeknek bővebb ismertetésébe bocsátkoznánk, fel kell említenünk, miszerint azoknak sorába egyrészt csakis azon czikkeket vettük fel a melyek már ma is bármely más hosszabb uton forognak a két végpont között; míg másrészt azoknak mennyiségét, hogy magunkat csalékony következtetésektől megóvjuk, csak oly mérvben vettük fel számításunkba, a milyenben a tapasztalat azokat nem csak igazolni, de kétségen kívül túlszárnyalni is fogja.

Sok helyi érdekű szállitmánya mellett ezen vonalnak egy különösen kiemelendő, miben egyrészt hivatva van ugy a főváros és vidékének iparára nézve döntő befolyást gyakorolni, valamint másrészt képes majdnem egyedül a Duna jobbparti vasut jövedelmezőségét biztosítani, és ezen cikk a kiterjedt pécsi kőszéntelepek kitünő kőszene.

Ma a pécsi kőszén a természetellenes vasuti irány miatt, daczára kitünő minőségének, a budapesti piacon a Salgó-Tarján és vidékének szénnemeivel versenyezni nem képes. Hajón pedig nem szállitható azért, mert a dunagőzhajózási társulat saját hajóit már az Aldunán értékesebb szállitmánnyal megrakva jobban kihasználhatja. Példa erre azon tény, hogy épen a folyó évben a dunagőzhajózási társulat néhány fővárosi gőzmalommal egy pár százezer mázsa kőszén szállítására kötven szerződést, hogy

kötelezettségének eleget tehessen, kénytelen az eladott mennyiséget magán hajósokkal tetemesen drágábban szállíttatni Budapestre.

A dunagőzhajózási társulatnak nagy terjedelmű, s nagy költségekkel a kőszénbánya-üzlet európai színvonalára emelt »bányatelep«, »szabolcs«, »vasas« stb. üzeme — eltekintve saját használatától és egyéb kötelezettségeitől, — azon esetben, ha ezen telepek fővárosunkkal rövidebb uton köttetnének össze, Budapestre évenként 6—7.000,000 vámmázsa kőszén volna képes szállítani, és ezt az itteni piacon elhelyezni.

Ezen kőszénnek helyben a bányában termelési ára minőség szerint, vámmázsánként 19—22 kr., annak szállítási költsége Pécsről Budapestre a 242 kilométer hosszú Duna jobb-oldali vasuton keresztül mázsánként 16 krba fog kerülni, úgy hogy a kőszén Budapesten minőség szerint 35 és 38 krért lesz vámmázsánként árusítható.

Ehhez számítva még a pécsi kőszénnek a s.-tarjáninál tetemesen nagyobb fűtési képességét, nem lehet kétség a felett, hogy az úgy a salgó-tarjáni, mint a porosz és sziléziai szén-nemekkel is sikeresen lesz képes versenyezni.

A Duna jobboldali vasut azonban a pécsi kőszéntelepeket még az Alduna vidékei számára is hozzáférhetőkké fogja tenni, mely vidékekre jelenleg a dunagőzhajózási társaság csak saját szükségletét képes szállítani.

A határőrvidéki, valamint a szlavoniai erdőknek ma még alig, vagy csak nagyon roszul értékesíthető fabősége mindenféle keményfa, épület-, szerszám-, donga- és tüzelő-fanemekben aránylag rövid uton — csak mintegy 275 kilométer hosszban — Budapestre volna szállítható. Ez által egyrészt a főváros fa-kereskedelme emeltetnék, miután ma keményfa készletét vagy a 403 kilométernyire eső munkácsi, vagy a 367 kilométer távolságban levő ungvári erdőkből, vagy még távolabbról kénytelen beszerezni. A határőrvidéki erdőknek hozzáférhetőkké tétele által azonban olcsóbb és rövidebb uton elszállítandó keményfára tenne szert, míg másrészt a határőrvidéki és szlavoniai erdők egy új és nagy fogyasztással bíró piacot nyernének.

Jelenleg ezen erdők fanemei a Dráván Sziszekre és innen Bécsbe vagy Triestbe szállíttatnak. Természetes, hogy a hajószállítás folytán beálló ki- és berakodási költségek, a hosszabb

szállítási idő, és végre az 516 kilométernyi hosszú ut tetemesen megnehezíti a nevezett erdők értékesítését.

A szlavoniai és határőrvidéki erdőkből a fa Budapestre mintegy 240 kilométernyi, Somogyból pedig 160 kilométer távolból volna szállítható és így a fővárosnak és ezen túl menő kereskedelemnek azok egyik legközelebb eső forrásává válhatnának.

Nem fogunk tehát nagyon csalódni, ha a fővárosban fogyasztott és ennek kereskedelme által továbbra közvetített mennyiségeket számba véve, feltesszük, hogy épület-, szerszám- és dongafa-nemekben Szlavoniából mintegy 500,000, Somogyból 100,000 métermázsa; tüzelőfa-neműekben pedig Szlavoniából 1.000,000, Somogyból 200,000 mtrm. fog ezen vonalon szállíttatni.

Baranya- és Tolnamegye kitünő és kivitelre képes borfeleslege azon vidékeknek Budapestteli közvetlen összekapcsolásuk által a világkereskedelembé bevonathatnék; a mely forgalomból legalább 500,000 hektoliter bornakállítását feltehetjük Budapestre, míg az Alduna vidékeire jobb borfajokban mintegy 100,000 hektoliter továbbítása várható.

Egyáltalában a Duna jobbparti kitünő termékenységgű vidékek nagy kiterjedésű előrehaladt mezőgazdászata, sok iparos és szép kereskedelemmel bíró városai, az ezen parton vezetett vasutat aránytalanul nagyobb forgalommal kecsegtetik, mint a melyet a balparton, homokos, sovány talajon, kevés helység közt átvonuló pálya várhat; úgy, hogy a helyi forgalomból 250,000 métermázsa különféle árúk szállítása vehető kilátásba.

A Duna balparti vonalnak helyi forgalma tetemes nem lehet: mert ezen pálya a teljesen azonos irányt követő osztrák államvasut közelében épülvén, azzal versenyezni volna kénytelen, mely verseny azonban, tekintve azt, hogy az utóbbi pálya már közel harmincz év óta szeli át e vidéket, mely utak építése és egyéb összeköttetések létesítése által köttetett vele össze, előreláthatólag sikertelen maradand, míg ellenben a Duna jobboldali vonalnak sem ily veszélyes, sem még csak távolról is hasonló czélokat követő versenytársa nem fogna lenni.

Ujlag fel kell említenünk, hogy a folyamhajózások általános tapasztalatai szerint, a dunai hajózás nem csak hogy nem bénítaná a partján épített vasutnak forgalmát, hanem inkább

bizonyos tekintetben a vasut hozzájáró útjának lévén tekintendő, ennek helyi feladásait szaporitná.

A Duna jobbparti vasut-combinationnak, mint három irányban internationalis csatlakozást közvetítő vasut-hálózatnak, a fenn említett helyi forgalma mellett nagyfontosságu ugy kiviteli, mint beviteli és átviteli forgalma is lesz; ennek jellemzésére csak a következőket fogjuk felemlíteni.

Mindenki előtt ismeretes, hogy malom-iparunk terményeinek Németországon keresztül az északi tenger kikötőibe, és innen tovább tulajdonképeni rendeltetési helyükre Angliába és Hollandiába való szállítása a német birodalom által követett tarifa-politika folytán Triest és Fiuméba tereltetett, hogy innen tengeren továbbittassék Liverpool, Glasgov, Hollandiába stb.

Az elmúlt évben Budapestről Angliába a következő mennyiségű örlemény szállított:

Hamburgon át . . . .	132,500 métermázsza.
Triesten át . . . .	519,000 »
Fiumén át . . . .	176,000 »

---

Összesen: 807,500 métermázsza.

A budapesti gőzmalmoknak mult évi összes örleménye 4.200,000 métermázsza volt.

Nem csalóduuk tehát, ha felvesszük, hogy az Angliába, Hollandiába és Braziliába irányuló liszt-kivitelünk rövid időn 1.000,000 métermázsza küldeményre fog felemelkedni.

Kétségtelen továbbá az is, hogy tekintve a flumei kikötőnek rendkívül olesó hajóba rakodási költségeit, azon esetben, ha Budapest ezen kikötővel egy, a déli vasuttól független, pályával köttetnék össze, helyes árszabási politika alkalmazásával a fentebb felvett szállitmányból a Duna jobbparti vasut számára legalább 500,000 métermázsát lehetne biztosítani.

Gabona- és kukuricza-kivitelünk hasonlóan a német állam által követett védvámrendszer, és vasutszállítási díjtételi politika mellett, miután ez az átviteli forgalomra is kiterjesztetett, az észak-német kikötőktől mindinkább elfordul, ugy hogy a tengeren túlra szánt küldemények ma már Triest- vagy Fiumén keresztül vitetnek ki.

Az elmúlt években Triest és Fiumében összesen évenként 300,000 métermázsza magyar gabona és kukuricza rakatott hajóra

és szállítottott innen Angliába, Hollandiába stb. A fent jelzett viszonyoknál fogva várható, hogy ezen két kikötőnek gabona-forgalma még tetemesen emelkedni fog, úgy, hogy nem tévedünk, ha a hazánkból azokon keresztül kiviendő gabona- és kukoriczamennyiséget mintegy 4.000,000 métermázsában vesz-  
szük fel. Ezen mennyiségből kedvező csatlakozás létesítése után a kérdésben forgó vasuton át még azon feltétel mellett is, hogy a szállítandó mennyiségben a déli vasuttal fele részben osztozkodni fog, legalább 1.500,000 métermázsa gabona, és 250,000 métermázsa kukuricza elszállítására számíthatnánk.

Samácson és Bródon át még a jelenlegi gyarló közlekedési eszközök mellett is évenként mintegy 300,000 métermázsa aszalt szilva és szilvaiz hozatott hazánkba Boszniából. Kereskedelmi összeköttetéseinknek Boszniában az occupatio folytán való kiterjedése — a bród-zeniczai keskeny vágányu vasut, és az országutak kiépítése, és általában a bizalomnak e tartományokban megszilárdulása folytán évenként legalább 500,000 métermázsa aszalt szilva és szilvaiz behozatala várható.

Szerbiából évenként mintegy 250,000 m.-mázsa élő állat, különösen sertés volna várható, míg Boszniából a mai gyarló összeköttetések daczára is 100,000 métermázsanyi jön Samácson és Bródon át.

Sör és szesz Budapestről Szerbiába és Boszniába legalább 100,000 métermázsa fog szállítottatni.

Szerbiából, és általában az alduna vidékeiről nyers és kikészített bőrnemüekből 100,000 métermázsa importálása várható, hasonlóképen ugyan onnan zsiradék és faggyuból 50,000 métermázsa bevitele.

Ugy hazai iparunk, valamint az ezen átvonuló külföldi vasipar a kérdésben forgó vonalon át Szerbiába és Boszniába szállítand nyers és kikészített vasnemüekben, valamint gépekben 125,000 métermázsa küldeményt.

Ugy Fiuméből Budapestre, valamint innen az alduna vidékeire, u. m. Szlavonia, Szerbia és Boszniába 175,000 métermázsa gyarmatárú, és egyéb fogyasztási cikkek szállítása várható.

Tekintve, hogy Adony, Dunaföldvár, Paks, Szegszárd, Tolna, Mohács, Pécs, Szigetvár, Siklós, Eszék, egész Szlavonia és Bosznia, részben pedig Szerbia is kedvező csatlakozás létesítése esetében, rövid-, dísz- és szövétárú, valamint egyéb apróbb



iparczikk-szükségletét vagy Budapesten, vagy legalább annak kereskedelmi közvetítése mellett szerzendő be: szállításra túlzás nélkül felvehetünk ezen cikkekből 100,000 métermázsát.

Albrecht főherczegnek Mohács közelében fekvő uradalmából évenként legalább 200,000 métermázsza kender és kenderfonal fog Budapestre szállíttatni.

Egyéb itt fel nem sorolt különféle árúnemek, valamint a helyi forgalomban szállított cikkek továbbítására 250,000 métermázsát vehetünk fel.

Könnyebb áttekinthetés végett, ezen adatokat alantabb minőségük, szállítási irány és távolságok szerint táblázatban állítjuk össze, hogy abból minden cikk által befutott kilométer-métermázsza-mennyiség további számítások céljára kivehető legyen.

Mielőtt azonban tovább haladnánk, figyelmeztetnünk kell azon két körülményre, miszerint először a szállításra kilátásba helyezett cikkek és mennyiségek közé a tulajdonképeni keleti forgalomból várható cikkeket nem vettük fel. Tettük ezt azon okból egyrészt, mert bebizonyítani kívánjuk, hogy ezen combinationnak jövedelmezősége a nélkül is biztosítva van, míg másrészt, tekintve a keletnek és különösen a balkánfélszigetnek átalakítását, ismeretlen azon irány és intensitás, melyet a keleti kereskedelem elfogad, és melyet kifejtteni fog. Erre tehát nézetünk szerint jelenlegi pénzügyi helyzetünkben egy vasutnak és pedig költséges vasutnak kiépítését egyedül állapítani helytelen lenne.

Figyelmeztetnünk kell még arra is, hogy miután a harmadik combinatio azon kötelezettségen alapul, miszerint a határőrvidéki vasut kiépítendő, és hogy annak építési költsége a határőrvidéki erdők bevételeiből fog fedeztetni; így tehát befejezett ténnyel állván szemben, ezen vasut vinkoveze-zimonyi, valamint vinkoveze-bródi (samácsi) részének sem kiépítéséről, sem jövedelmezőségéről nem volt gondoskodandó, miután az alantabb bemutatandó táblázatban csakis a »budapest-vinkovezei« fővonal és a tolna-bonyhádi szárny-vonal jövedelmezőségének megállapításához szükséges adatok vétettek fel, illetőleg a szállításra mind a három irány felé kilátásba vett cikkek által befutott utaknak csakis fentebb említett része vétetett a táblázatba, úgy hogy a jövedelmezőség kimutatásánál csakis a fővonalnak ezen részére, és a szárnyvonalra fogunk szoritkozni.

A duna-drávai vasut bonyhád-zákányi részének átalakításába fektetendő tőke az által, hogy ezen vasut a világforgalomba be fog vonatni, oly kétségbevonhatlanul fog kamatozni, hogy ennek bővebb kifejtésétől eltekinthetünk.

Mindazonáltal későbbben röviden felemlitendjük az ezen elérhető eredményeket.

A fentebb felsorolt főbb szállítási cikkek a következő mennyiségű métermázsá-kilométert teljesítendik.

Folyó szám	A szállítandó cikkek megnevezése	Szállítatik		Szállítási távolság kilométerben	Szállítandó mennyiség métermázsákban	A szállítmány által teljesített métermázsá-kilométer-mennyiség
		honnan ?	hova ?			
1.	Keményfa (munkálva) . . . . .	Vinkovce	Budapest	275	500,000	137.500,000
"	Keményfa (munkálva) . . . . .	Somogy	"	160	100,000	16.000,000
2.	Tüzelőfa . . . . .	Vinkovce	"	275	1.000,000	275.000,000
"	" . . . . .	Somogy	"	160	200,000	32.000,000
3.	Kőszén, porszén, széntégla . . . .	Pécs	"	186	3.000,000	558.000,000
4.	Liszt és őrlemények	Budapest	Fiume	160	500,000	80.000,000
5.	Gabona . . . . .	"	"	"	1.500,000	240.000,000
6.	Kukoricza . . . . .	"	"	"	250,000	40.000,000
7.	Aszalt szilva, szilvaiz . . . . .	Bosnia	Budapest	275	250,000	68.750,000
8.	Sertés és egyéb élő állatok . . . .	Szerbia	"	"	250,000	68.750,000
"	Sertés és egyéb élő állatok . . . .	Bosnia	"	"	100,000	27.500,000
9.	Nyers és készített bőr . . . . .	Szerbia	"	"	100,000	27.500,000
10.	Bor . . . . .	Baranya	"	186	400,000	74.400,000
"	" . . . . .	Tolna	"	160	200,000	32.000,000
"	" . . . . .	Budapest	Belgrád	275	100,000	27.500,000
11.	Sör, szesz és egyéb italok . . . . .	"	"	"	50,000	13.750,000
"	Sör, szesz és egyéb italok . . . . .	"	Bosnia	"	50,000	13.750,000
12.	Nyers és készített vas . . . . .	"	Szerbia	"	100,000	27.500,000
"	Nyers és készített vas . . . . .	"	Bosnia	"	25,000	6.875,000
13.	Zsir és zsirneműek	Szerbia	Budapest	"	50,000	13.750,000
14.	Gyarmati és egyéb árúk . . . . .	Fiume	"	160	100.000	16.000,000
"	Gyarmati és egyéb árúk . . . . .	Budapest	Vinkovce	275	75.000	20.625,000
15.	Rövid-, dísz-, szövetaárúk . . . . .	"	"	"	100,000	27.500,000
16.	Különféle árúk . . . .	"	"	"	250,000	68.750,000
Összesen					9.250,000	1.913.400,000

## XVIII.

Ezekből látható, miszerint ezen combinatio Budapest-Vinkovcze és tolna-bonyhádi része jövedelmezőségének kipuhatolásánál, a nélkül, hogy magunkat túlzott reményekkel kecsegtetnők, mintegy kereken 9.000,000 métermázsa szállitmány továbbítására számithatnánk évenként.

Ezen szállitmányok a kimutatás részletezése szerint évenként kereken

1,920.000,000 métermázsa kilométert, illetőleg

192.000,000 tonnakilométert teljesítenének.

Szállítási díjtételként hazai viszonyainknak megfelelően átlag tonnakilométerenkint 2 krt, kezelési mellék-illeték czimén tonnánként 40 krt véve fel: szállítási díj fejében

ben 192.000,000 tonnakilométer után . . 3.840,000 forint

kezelési illeték fejében 9.300,000 méter-

mázsa után . . . . . 372.000 »

összesen tehát . . . 4.212,000 forint

folyna be a teherforgalomból.

Személy, podgyász, gyors- és katonai árúk szállításából eredhető bevételek kiszámítása czéljából, a hasonló viszonyok között létező pécs-baresi vasut 1877. évi ez iránybani üzlet-eredményét vesszük fel.

A pécs-baresi vasuton az 1877-dik évben pálya-kilométerk.

a személy-szállításból . . . . 1570 forint

a podgyász » . . . . 63 »

a gyorsárú » . . . . 135 »

a katonai javak szállításából . 140 »

összesen . . . 1908 forint bevétel

eredményezettett. Kereken tehát ezen szállítási bevételek fejében kilométerenkint 1900 frtot veszünk fel.

Figyelembe véve, hogy a személyforgalom tulajdonképen csak Mohácsig fog hasonló élénkséggel birni, mint a fentebb például felvett vasuton: az említett bevételi összeget a budapest—mohácsi szakaszon tehát csak 186 kilométer hosszban fogjuk számításba venni.

E szerint a harmadik combinatio személy, podgyász, gyors és katonai árúk forgalmából  $186 \times 1900 = 353,400$  frt, kereken tehát 350,000 forint volna várható.

Ezen vonal összes bevételeinek fejében tehát	
személyszállítás után . .	350,000 frt
teher » » . .	4.220,000 »
összesen . .	<u>4.570,000 frt</u>

bevétel lenne kilátásba vehető.

Ezek ellenében az összes üzleti kiadások hazai vasutainkon tett tapasztalatok alapján legfeljebb a bevételek 50 %-kát tehetik ki, a mi az előre bocsájtottak után mintegy 2.285,000 frtra fogna menni.

Miután, a mint ezen tanulmányunk folyamában kittüntettük, a kérdésben forgó combinatio kiépítésére 42.000,000 forintnyi névleges tőke szükségeltetik, és ezen tőkének 5 % kamatja 2.100,000 frtot teszen ki: az összes üzleti és tőke-kamatoztatási kiadások  $2.285,000 + 2.100,000 = 4.385,000$  frtra fognak rugni.

Összehasonlítva immár ezen összeget a kilátásba vett 4.570,000 forintnyi bevételekkel, azt tapasztaljuk, hogy daczára a felcsigázott építési és üzleti költségeknek, és ámbár a keleti kereskedelemről várható forgalmat teljesen elmellőztük, a szállításra felvett mennyiségeket pedig csak azon positiv adatokban vettük számításainkba, mint a melyekre a mostani viszonyok között is bizton számíthatni; azon vasut forgalmából az üzletkiadások, és a berubázási tőke kamatainak fedezése után még mindig 185,000 forint felesleg fog bevétetni.

Bármi csekély legyen a fentebbi összeg szerint e vasutnak pénzügyi eredménye: azt mégis teljesen megfelelőnek kell kijelentenünk, figyelembe véve azt, hogy ennek kiszámításához a legkedvezőtlenebb viszonyokat vettük fel.

Ezen vasut-combinatiónak az állam szempontjából nem a jövedelmezőség lévén kiváló feladata, a kimutatott csekélyebb üzleti bevételi felesleg nem tekinthető fő alapul annak megítélésénél.

Már e tanulmány bevezetésénél annak folyamában több helyen iparkodtunk kimutatni, hogy mily feladatok várhatók, s mily feladatok megoldását kell követelnünk a budapest—zimonyi vasutnak kiépítésétől.

Miután az elsőben kifejtett követelményeknek ezen vonal minden irányban legjobban képes megfelelni: megbecsülhetetlen értéke éppen abban fekszik, hogy az állam megterhelése nélkül vasuti politikánkat három irányban menti fel idegen befolyás alól.

Azt alig szükséges felemlitenünk, hogy ezen combinatio approximativ jövedelmezőségének kiszámítása céljából felvett szállítási adatok csak a mai kereskedelmi viszonyokra lettek alapítva, mely viszonyok azonban a vasutnak kiépültével, ha annak hálózatába más-más vidékek, kerületek, városok, sőt államok is bevonatnak, tetemesen megváltozni, illetőleg megjavulni fognak. Miután mégis az, hogy a viszonyoknak kifejlődése kereskedelmünk emelésére mily mérvben fog hatni? ma még biztosan alig fejthető meg: számításunkban minden csalódások elkerülése végett azt figyelembe nem vettük.

Innen van, hogy ily fontos vonalnak forgalmából várható bevételeket csak ily csekély összegben mutattuk ki.

Végül még azt is fel kell említenünk, hogy igen sok cikket, mely pusztán helyi érdekekkel bír, mely azonban e vonalon nagyobb mennyiségben fog szállíttatni, u. m. ásványokat, kő és építési anyagot, élelmi szereket, gyümölcsöt, tejet, zöldséget, hulladékokat, kátrányt, agyag és porcellán-gyártmányokat, vegyészeti készítményeket, konyhasót és katonai szállítmányokat, a szállítandó cikkek sorozatába fel sem vettünk; mert a fősúlyt inkább a kiviteli, beviteli és átviteli tárgyakra véltük fektetendőnek.

## XIX.

A Duna jobb partján vezetendő vasutnak befolyása a duna-drávai, pécs-baresi, alföld-fiumei, határőrvidéki és a magyar királyi államvasutak déli vonalainak jövedelmezőségére positiv számokban ugyan nem fejezhető ki, de mindazonáltal kétségtelen, hogy e vasutaknak jelen helyzetében fordulatot idézend elő.

Mindenek előtt felszabadítja a kérdésben forgó vonalakat a cs. kir. déli-vasut szolgálása alól. Nem tagadható, hogy ezen vasutak az állam fővárosával hazai érdekeinket képviselő pálya által összekötve nem lévén s elegendő nagy helyi forgalommal nem bírván, eddigelé csakis a déli vasutnak szívó szervei voltak; miután azonban az tarifa-politikáját akként intézi, hogy az első sorban Bécs és Triest javára szolgáljon: a fentirt pályák mindaddig, a míg csak az állam befolyása alatt álló, s ennek érdekeit magáénak valló vasuthálózattal összeköttetésbe nem hozatnak, pangani fognak.

E helyzeten a javasolt combinatio alapos változást teend,

a mennyiben az érintett vasutakat a délről éjszaknak, és keletől nyugotnak menő internationalis vasutak hálózatába becsatolná, és így azok forgalmát kiviteli, beviteli és átviteli cikkekkel szaporítva, bevételeiket tetemesen emelné.

Miután az állami garantiát oly nagy mértékben igénybe vevő Duna jobbparti vasutak helyzetének orvoslása, és ennél fogva az állam által viselt kamatterheknek csökkentése csakis, vagy a déli vasutnak megvásárlása által, és még akkor is csak részben, vagy ama pangó vasutaknak fővárosunkkal való független összeköttetése által volna elérhető: a tanulmányunk tárgyát képező combinatio, már ezen szempontból is ítélve, a legcélszerűbb és legolcsóbb megoldást nyujtaná, mert a déli vasut magyar vonalai megváltásának kérdését ezen tanulmány bevezetésében előre becsajtott indokok és körülmények folytán combinatióink köréből teljesen kihagyni vagyunk kénytelenek.

Hadászati szempontból e combinatio egyike lenne legfontosabb stratégiai vasutainknak. Ha vasuti hálózatunk térképére csak egy futó pillantást vetünk, nyomban fel fog tűnni, hogy hazánk délkeleti határa Zimonytól—Budapestig a Duna jobb partján fővárosunkkal vasutak által közvetlenül a legrövidebb úton összekötve nincs, míg a Duna balpartján ezzel párhuzamosan egész Orsováig terjed az osztrák államvasut. Ily nagy fontosságú folyamatok és azok átmeneteinek stratégiai uralására azonban okvetetlenül szükséges, hogy azok védelmére mind a két part elláttassék a modern élet leggyorsabb közlekedési eszközével. Feltéve, hogy egy külbonyodalmak által beállható háború folyama alatt a Duna balparti stratégiai vonal elveszett, és a hadsereg a jobboldalra volna kénytelen átvonulni, hogy ott új állást foglalhasson; ez a mai vasuti összeköttetések mellett alig lenne kivihető, mert nem áll oly vasut rendelkezésünkre a melyen keresztül rendkívül nagy kerülés nélkül a Duna jobb partjának bármely pontját is megközelíteni lehetne.

Kétségtelen továbbá az is, hogy oly nagyobb városok, mint Pécs, Eszék, Mohács, Szegszárd, hadászati tekintetben is nagyobb fontossággal bírnak; mulasztás volna tehát, ha ezek a fővárossal nem köttetnének a legrövidebb úton össze. A mint már fentebb láttuk, Eszék Budapestről 8 óra alatt, míg ma csak 16 órai ut után volna elérhető.

A Duna védelme okvetlenül megköveteli tehát, hogy a Duna jobbparti vonal minél előbb kiépíttessék. Hogy ezen feltevéstünk helyes praemissákból indul ki, bizonyítja azon tény, miszerint a közös hadügyminister által újabb időben összeállított azon vasutak sorozatába, melyeknek sürgős kiépítése hadászati szempontból is kívánatos, ezen vonal is felvétellett.

Nemkülönben döntő befolyással bir azon körülmény a vonal létesítésére, miszerint strategiai tekintetből nem közönyös, hogy egy oly fontos hadászati akadály, mint a Duna, hol hidaltatik át állandó vasuti hiddal? Ha a Duna partjait vizsgáljuk azt fogjuk tapasztalni, hogy azok mentén Zimony és Budapest között két oly pont van, a hol állandó Dunahíd létesíthető volna, úgy hogy a kellő védelemben is részesíthető legyen; ezen két pontok egyike közvetlen a főváros alatt van, míg a másik Pétervár bástyái alatt keresendő. Az áthidalás ezen követelményének csakis az első és harmadik combinatio tervezete felelne meg, a mennyiben az elsőnek fővonala a Dunát Pétervár és Ujvidék között lépné át, annak flumei vonala pedig azt már a budapesti összekötő vasuti hidnál tenné, míg a harmadik combinatio szerint a Duna csakis Budapest közelében hidaltatnék át.

A második combinatio azonban éppen nem felelne meg a hidak hadászati biztonságának, miután e szerint a Duna Kalocsa és Zombornál, tehát két exponált helyen hidaltatnék át.

Fentebb előadtuk nézetünket a budapest-zimonyi vasut és az e körül csoportosuló egyéb vasuti politikai teendők felett.

Iparkødtunk nézetünket tárgyilagosan kifejtteni, s a tanulmányunk folyamában felmerülő tényekből vont következtetéseket helyes értékükben venni számításba. Nem hallgattunk el semmit, a mi az egyik vagy másik megoldás előnyét vagy hátrányát képezné; és mindezeknek megfontolása után azon meggyőződésre jutottunk, hogy a budapest-zimonyi vasut önmagában álló kiépítésének nincsen semmi értéke, miután az egyrészt a budapest-kikinda-pancsovai vasuttal soha sem lesz képes versenyezni, míg másrészt helyi forgalommal nem birand, s végre, mert ezen vasut oly irányoknak szolgálna, a melyeknek kereskedelmi összeköttetése hazánkkal tisztázva nincs, úgy, hogy az ezen relatiókból várható forgalom ez idő szerint ismeretlen.

Továbbá kétségbevonhatlan, hogy különösen a német vám-

és tarifa - politika folytán a Fiume felé vonuló út, és Bosnia megszállása óta a Broodon (Samáczon) keresztül Salonichiba vezető vaspálya előtérbe tolatott.

Mindinkább nagyobb fontosságot nyernek ezen közlekedési irányok, azon körülménynél fogva, hogy Közép-Europa legtöbb állama, u. m. Francia- és Németország, sőt Oroszország is a védvám rendszerére vissza nyulva, nyersterményeink kivitelét, sőt mint Németország, még átvitelét is meggátolván, hazánk iparát arra kényszerítik, hogy nyers anyagainkat feldolgozza, és azoknak a szükséges piacot megszerezze.

Malomiparunk terményeinek biztos elhelyezésére, a mint láttuk, Fiuméra és az ahhoz vezető utnak uralására van legelső sorban szükségünk.

Hogy liszt-kivitelünk a német gabona - vámok életbelép tetése folytán mennyire fog emelkedni, látható már abból is, hogy mióta a német birodalom kényszeríti az egyes vasutakat, hogy a magyar gabonának az átviteli forgalomban eddig nyújtott kötelék-forgalmi árkedvezményeket attól megvonják, liszt-kivitelünk következőképen alakult:

A míg 1878. első négy hónapja alatt Fiuméből 18,000 métermázsa, addig az 1879. év ugyanazon időszakában 244,000 métermázsa malomtermék szállított Angliába és Hollandiába.

Egyéb iparcikkeknek természetes fogyasztási piacza a kelet lévén, mindenek előtt arról kell gondoskodnunk, hogy ez irányban a kivitel lehetősége meglegyen.

Tekintve Szerbiában és az új Bulgáriában az orosz befolyást, attól kell tartanunk, hogy ezen primitiv iparral bíró államok kereskedelme is orosz kezekben marad.

Monarchiánknak tehát a kiviteli irányt kelet felé a hatalmi körében tartott Balkán félsziget nyugati részén kell keresnie.

Vasuti politikánk ezen feladatának, a mint láttuk, szintén a legolcsóbban, és czélszerűbben a harmadik combinatio felelne meg. A mellett, hogy a Duna jobb partján fekvő pangó vasutakat a déli vasut hatalmi köréből kivonva, a fővárosba concentrálná.

Mindezek oly életbe vágó fontosságú tények, hogy azoknak megfontolása, ha új tévedésnek és csalódásnak nem akarunk hatalmába esni — hazafiui kötelességünk.



Nagy értéke ezen vasut-combinationnak még az is, hogy annak komoly megvalósítása szándékával a déli vasut esetleg magyar vonalainak átengedésére volna birható.

## XX.

A mi ezen vasut létesítését illeti, azt úgy képzeljük magunknak, hogy azt egy magán - társulat létesíthetné, melynek elsőbbségi kötvényeit 20—25 millió forint értékben, állami garantiával kellene ellátni, míg a részvénytőkét az érdekelt megyék, városok, nagybirtokosok, és a rendkívül érdekelt dunagőzhajózási társulat vállalná magára.

Ezen, bármiképpen alakuló társvállalatba természetesen az alföld-fiumei vasut Duna jobbparti része, a mohács-pécsi, a pécs-bárcsi, és a dunai-drávai vasut bevonandó lenne.

Az állam garantiája ellenében a társulat tartoznék az üzletet, úgy, mint a duna-drávai vasutnál, egy megállapított igazgatási költség mellett az államra átruházni, úgy, hogy ekként az államnak mulhatlanul fentartandó befolyása kellően biztosítva legyen.

Ez által az állam lehető legkevesebb igénybe vétele mellett oly vasut létesíthetnék, melynek üzlete kezében lévén, tarifapolitikáját három irányban érvényesíthetné.

Mielőtt ezen tanulmányunkat végleg befejeznők, fel akarjuk még említeni, hogy mind a három combinatio építési költségeit fentebbi kimutatásaink folyamában, nehogy később csalódások álljanak be, tetemesen magasabb összegben vettük számításainkba, mint a mennyibe azok a jelen alacsony árviszonyok közt valószínűleg kerülni fognának.

Jól megfontolva a harmadik csoport talajviszonyait, olesó építési berendezések és szabványok mellett, ennek vonalai átlag kilométerenkint 65,000 forintért kilesznek építhetők, úgy, hogy az egész csoport létesítése a fentebb felvett kibocsájtási árfolyam, építési, intercalaris kamatok és forgalmi eszközökre fordítandó összeggel együtt 36.000,000 egész 37.000,000 forintba kerülné.

Önként értetik, hogy annak jövedelmezősége ezen árak mellett tetemesen javulna. Mindez azonban csak részlet tervek és költségvetés alapján állapítható meg.

Végül azon hazafiui óhajunknak adunk kifejezést, vajha a

Duna jobbparti vasutnak ezen futólagos ismertetése a mérvadó köröket, érdekelteket, és a közvéleményt, az abban foglalt eszmék tüzetesebb megvizsgálására indítanak.

Igaz, hogy meggyőződésünk szerint azoknak megfontolása a nemzet nagy részének sok évekig táplált reményét hiúsítaná meg; azon reményét, a melynek kápráztató képei szerint a keleti kereskedelmet, a budapest—belgrádi legrövidebb vonal segélyével egyedül nemzetünk kezében vélné tarthatni; igaz, hogy ily remények szétfoslása keserű; mindazonáltal kötelességünk azoknak csalékony álmaiból kibontakoznunk.

Budapest, 1879. május havában.

THALY EMIL.

## VEGYESEK.

---

A magyar tud. Akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános értekezleteiről szóló tudósítás, mint szintén a hazai és külföldi szakirodalomról szóló rendes rovatunk ez alkalommal térhiány miatt kimaradt.

---

**Közgazdaságunk életfeltételei és a munkásosztályok főbb teendői.** Kubinyi Lajos, Budapest, Aigner Lajos bizománya. Azon közgazdasági írók közt, kik a legutolsó időkben szerepeltek a magyar közgazdasági irodalomban, Kubinyi Lajos nagyon szerény tért vesz igénybe. Aligha van író, kinek munkáit oly kevesen olvasnák, mint az övéit, — és mindjárt itt megjegyezhetjük, hogy ezt kárnak tartjuk. Sőt még a közgazdasági irodalomban sem ismerős neve annyira, mint a hogy megérdemelné.

Jelen műve szintén egyike azoknak, melyek nem ütöttek nagy zajt, és a melynek valószínűleg nem lesz sok hatása. Pedig kár.

Mi — őszintén szólva — nem tartjuk nyereségnek a tudományra nézve az egész munkát. A benne elmondott dolgok vagy adatok, vagy tanácsok. Az adatok majdnem kizárólag a »Honismerető«-ból meritvék. És az adatok itt minden kritika nélkül, dogmatikus pontossággal vannak felsorolva, mint valami modern szent írás. Ez még magában nem volna olyan nagy baj. Nagyobb az, hogy az adatok mind felsoroltatnak, a mi a munka céljához képest felesleges; minden esetre pedig unalmas, s a hatást rontja.

A másik rész a tanácsokból áll. Ezek a tanácsok majdnem kivétel nélkül általános igazságok, elismert vezérelvek. Ezeket tebát megtámadni szintén alig lehet. Szerző ugyanis ez

alkalommal csak azon tanácsokat sorolja fel, a melyek teendők a jelen állapot keretében. S kétségkívül e tanácsokban nagyon sok gyakorlati, sok helyes van; természetesen nagyobbára általános igazság. A mi azonban nem zárja ki, hogy gyakorta ne mondjon újat is, a mely azonban, — bár néha nagyon helyes, néha egészen helytelen.

Szóval tudományos bece alig van a munkának; de, mint népszerű olvasmány, felette kíváncsatos volna nagy elterjedése. Annyival inkább, mert minden tudománynak több népszerű írója van nálunk, mint a közgazdaságtannak. Ez a magas régiókban mozgott eddig, s tanai — bármennyire hordja is nevét szájában a korteskedés folyvást — egyáltalában ismeretlenek a nagy közönség előtt. Ez elég ok arra, hogy az ily munkát, melynek bár tudományos bece csekély, de a mely mégis egészséges nézeteket terjeszt a közvéleményben, megbecsüljük.

A munka első részében az alapelvek és ismeretek adatnak. A magán és köztevékenység egybefüggésének felsorolása után közgazdasági törvényekül a szakpályát, szakképzettséget, becsületességet, takarékossgot és honszeretetet sorolja fel. (Mellékesen megjegyezzük, hogy a honszeretet rovata alatt követeli lentebb a magyar árúk fogyasztását, a mi védegyleti remniscentia, s lehet ugyan tiszta hazafiság, hanem aligha közgazdaság.) Az egészséges közgazdasági élet jeleit és közegeit sorolja fel, ez utolsókba a közlekedési eszközöket, pénz- és hitelviszonyokat, a társulatok s egyleteket sorolván.

A második rész a társadalmi rendről szól, egyenes iránylattal a socialismus ellen. Az egészséges fejlődést dicséri, a baj forrásaiul a fegyveres békét, a tudatlanságot, a visszaéléseket stb. jelöli ki, mely alkalommal Magyarország fejlődésének hátrányául Ausztria elnyomását is felemlíti. A társadalmi és közgazdasági érdekek közösök, elősegítendők a közlekedési eszközök, jó szakoktatás, jó példa teremtése által az állam részéről; megfelelő buzgólkodás útján az egyesek részéről.

A harmadik rész elősorolja, hogy mit igényelhet a »szegény« munkásosztály az államtól? Igényelhet pedig a földmívelési ministeriumtól szakoktatást, az egyes gazdasági ágak emelését; az ipar- és kereskedelmi ministerium útján a teljes szabadságot, a szabadalmak eltörlését, a monopoliumpok elejtését, önálló bank

létesítését, takarékpénztárak, biztosító intézetek, önszegélyző egyletek alakítását, közlekedési eszközöket, vásári és házalási szabadságot, szabad kereskedelmet, a konzulatusok, posták, távirdák jó berendezését; a pénzügyministeriumtól, az osztrák nemzeti banktól való felszabadítást, példaadást az állami birtokokon a bérleti és kezelési rendszerre, új adórendszert, a közmunka- és közlekedési min'isterium útján a folyók szabályozását, öntözést, alagsövezést, a tengerészet emelését stb.

A negyedik rész arra felel, hogy mit kell tennie önmagának a munkásosztálynak sorsa javítása végett. Társulatokat létesíteni, bérleti viszonyokat rendezni, szarvasmarhatenyésztést javítva üzni, a szakoktatásra többet áldozni a földművelés terén; az ipar- és kereskedelmi téren az előitéleteket levetkezni, új iparágakat behozni, az eddigeket fejleszteni. A mi különösen a társulatokat illeti, azoknak egymással viszonyba kellene lépni, azonkívül nagy gondot fordítani a becsületes kezelésre; bérlő társulatokat, gazdasági ipartársulatokat, iparegyleteket, hitelegyleteket társadalmi köröket stb. létesíteni.

Ismételjük, hogy a munkában, melynek főbb tárgyait felsoroltuk, sok helyes és alapos megjegyzés fordul elő. Így szól például jövőnkről (131. l.) »A mely elem kő- és vízi utakkal, ármentő és öntöző csatornákkal, vízművekkel, s később gazdasági s a gazdaság terményeit feldolgozó, értékesítő gyárakkal ellátandja hazánk síkföldjét s a célból karolja fel a hegyvidékek bányászatát: annak kezeiben leend Magyarország kereskedelmi, pénzügyi s végre közgazdasági, közmívelődési és politikai hatalma. A mely elemek leghamarább, legbehatóbb erkölcsi erélylyel megszabadítják Magyarországot közgazdasági s társadalmi szempontokból az úgynevezett ázsiai állapotoktól és téveszméktől: azoké leend ezen ország, s illetőleg a magyar nemzet jövője. Ez a meggazdagodás alapja, nem pedig azon derűre-borura vállalkozás, melylyel eddigelé sokan dicsekednek.« S a következő lapok egyikén: »Ne ámítsuk magunkat. Mostanában nagy számokban kezdünk beszélni, de ezekkel nem emelkedett arányosan sem értelmünk, sem szorgalmunk, sem erkölcsi, sem vagyoni állapotunk. Sőt ezen névszerinti értékek a mily gyorsan lettek teremtvé, oly nagyon devalválódnak.« Mint ez idézetekből látni: szerző tudja a célt, a mely felé törekedni

kell, tudja a tett haladás kellő méltánylata mellett, hogy a haladás nem oly nagy, mint az optimismus hirdeti, s hogy az csak gyors tovább haladásra biztat, de nyugalomra távolról sem ad igényt. S ez a helyes kiindulási pont végig fut munkájának minden során. Kétségkívül ez a műnek egyik legfőbb érdeme.

Egyes javaslatait illetőleg: azoknak gyakorlati volta sokszor egészen jó, sokszor egészen rossz. Így az előbbit illetőleg, ez ismertetés írója kötelességének tartja különösen kiemelni azon javaslatokat, a melyeket a gazdasági egyletekre nézve ad a szerző (81, 82 lap.) »Gazdasági egyleteinknek — szól, — nagy hibája az, hogy mindig általánosságban maradnak. Igen sokat akarnak, s nem lévén erejük ahhoz, hogy a mezei gazdaszat s állattenyésztés minden ágát felkarolják, nagyon csekély eredményt mutatnak fel. Nem is terjesztik ki működéseket kellően a gyakorlati életbe.« E végett javasolja, hogy a gazdasági egyletek ne csak a gazdasági szakoktatásra, és a népiskolák gazdasági teendőire ügyeljenek fel; hanem »gazdasági egyletek, s társulatok állítandók nem megyénként, hanem a termelő vidékek sajátosságaihoz képest, termelő vagy gyár-vidékenként p. o. egy-egy cukorgyár, egy szövő-fonógyár, egy szeszgyár, egy posztógyár stb. számára a répaczukortermelő, len- és kendertermelő és előkészítő, burgonya stb. termelő, juhtenyésztés, nemesítő stb. célból állítsanak gazdasági egyleteket az érdekeltek főképp gyakorlati szempontból, kapcsolatban a gazdasági gépek és eszközök gyáraival. Egyleteket, melyeknek pénztárában a terményekre a termelő előleget kap, ha t. i. az egylet az illető gyárakkal csereviszonyban áll. Egyleteket, melyeknek magtárában a legjobb vetőmagvakat kaphatja s könyvtárában a legjobb utasításokat, üléseiben a legjobb értesítéseket nyerheti — legalább idővel. Egyleteket, melyek a czélszerűbb gazdasági gépek s eszközök beszerzésére képessé teszik a kisbirtokost is, mert elvégre aránylagos a termelés a jó műveléssel. Állítsanak egyleteket az érdekeltek a hasznos házi és gazdasági állatok tenyésztésére, oly módon, hogy az egylet az ő tagjait támogatja. Dögvész esetében segíyezi szegényebb társait; kezdő földmiveseknek gazdasági állatokat kölcsönöz stb. mint azt Nyugot-Európában láthatjuk. Állítsanak, ha módjukban van, az egyletek a főbb városokban, a főbb piaczkokon is irodákat, rak-

tárakat, hogy önmagok közvetlenül testületileg árusíthassák el terményeiket, akkor, mikor legjobbnak találják. Sőt közösen szerezzék be az igényelt iparcikkeket, kereskedelmi árukat, közvetlen a gyárakból, nagyban, mikép az legolcsóbb, vagyis alakítsanak fogyasztási egyleteket stb.«

Ime, ez észrevételek valóban igazak, s mindazok, kik, — mint e sorok írója is, — gyakorta megütköztek azon, hogy gazdasági egyleteink nagy elterjedettségök mellett alig csinálnak mást, mint hogy megválaszják tisztviselőiket, de hatásuk kivált a földmivesekre nézve majdnem semmi, — mindazok elismeréssel veszik e találó észrevételeket. Vajha valaki csakugyan képes is volna a platonikus frázisok helyett egyszer a tett, az élet mezejére terelni át ezen egyleteket.

Ily találó, derék megjegyzés, nem egy van Kubinyi ur művében; sőt a nagyobb rész ilyen; van azonban sok oly dolog is, a mi aligha áll meg a tudomány mértéke előtt. Így indítványozza a »szabadalmak« megszüntetését; (48. l.) »sokkal igazságosabb — lévén szerinte — s közgazdasági céljainknak is megfelelne, a találmányok értékét, a mennyiben lehet megbecsülni, a találmányozók részére kifizetni s ekkor a találmányokat közhaszonra szolgálókká tenni.« Ez már egyenesen lehetetlen. Honnan veszi az állam a képességet azt megítélni; ha erre képes volna az állam: úgy képes volna szükségképen minden ipart üzni is, úgy képes volna az árakat megszabni stb. A német nemzetgazdák közül az a részt, mely még ma is a szabadságot imádja, pengetett ugyan (Walter, Prince Smith, sőt Lefebvre is) eféle elveket, de a helyettesítésnek ezt a módját nem ajánlották, s nagyobbára megelégedtek a szabadalmak negatív kárhoztatásával.

A mit szerző például az önálló bank alapításának könnyű voltáról mond (52. l.), még pedig úgy, hogy az alaptőkéjét 100 millió forintig egyúttal kamattalan kölcsönül is adja a földbirtokosnak, szintén oly tétel, melynek lehetetlenségét tovább fejtegetnünk sem kell. A vásárok szaporítása és szabad engedélyezése iránti óhaj is sok nehézségbe ütközik. Még feltűnőbb szerző azon reménye (61. l.), hogy ha egyszerre lehullanának a vámsorompók: gazdasági gépek és eszközökkel mi volnánk képesek ellátni Kisázsiaét. Ezt már ugyan vakmerőség

volna elhinni. Sok idő kell ahhoz, míg mi a tengeren túl is tudjunk versenyezni az angol gépekkel, melyek — a vámok daczára, — nálunk ma is uralkodnak. Kubinyi L. ur a szabadság-imádó iskolához tartozik, s hogy óhajtja a teljes szabad kereskedést: az nagyon is érthető előttünk. De hiszen még a legelkeseredettebb free-trader is elismeri, hogy a vámsorompók lehullása krizist hoz a belföldi iparra. Ő nem. Ő azt hiszi, hogy ellenkezőleg. Akkor egyszerre versenyképes lesz a külföldi piacon is az az ipar, a mit ma a belföldön is védeni kell. Mi nagyon természetesen ezen véleményt sem fogadhatjuk el.

A védrendszeri velleitásokról szoltunk már fentebb. Kubinyi ur a teljes szabad kereskedést akarja, hanem óhajtana mellette azt is, hogy csak a hazai iparnak volna kelete. Ez már ellentmondás is.

De nem akarunk tovább menni. Ennyi példa is elég czélunkra. Kimutattuk, hogy van elég tévedés is e munkában; elég gyakorlatiatlan tanács, a melyet alig lehetne követni. Azonban őszintén meg kell vallanunk, hogy több benne a jó, a használható, s hogy maga az alapgondolat teljesen helyes, s így a sok jó, — néhol rossz gondolat helyes tengely köré fűzetik.

Tudományos becsről természetesen nem lehet szólni sem. Valószínűleg Kubinyi ur maga sem akart ilyen czélból írni munkát. Egy népszerű ismeretterjesztés: ennyi az egész. És az ilyen ritka még a mi irodalmunkban, a közönségnek pedig nagy szüksége van rá; mert hát a nemzetgazdaság hangoztatása mindaddig üres frázis, míg az úgynevezett művelt közönségnek nagy része nem tudja sem a nemzetgazdaság általános igazságait, sem ez általános igazságok alkalmazását viszonyainkra. Ha az első irányban még mindig várunk egy jó munkát: a második irányban mindig örömmel fogadjuk azt. S bár Kubinyi ur munkája lehetne még tisztább, még érthetőbb; lehetne benne sokkal több jó, és sokkal kevesebb rossz gondolat a »Honismer-tető«-ből idézett sok szám helyett: azért ennek is megvan a maga érdeme, melyet a fentebbiekben méltányoltunk.

Még csak egy szót.

Kubinyi ur, úgy látszik, hajlandó a coquetteségre. A hol a munkásosztályok saját teendőiről beszél: ott csak pure, simple a munkásosztályokról van szó; a hol pedig e tekintet-



ben az állam teendőit sorolja fel: ott már vastag betűkkel úgyszedeti, hogy a »szegény« munkásosztályok érdekében?

Ez ugyan csak apróság, de azért felötlő dolog.

A hazai közélet terén sok nevezetes momentum történt a legutóbbi időben. Ilyen a székesfehérvári iparkiallítás, a mely valóban nevezetes jelét adta a magyar ipar haladásának, s melyről részletesebben lesz alkalmunk megemlékezni. Ilyenek az e kiállítással egybekötött mozzanatok. Az országos gazdasági kongresszus, az országos értekezlet az iparpártolás ügyében, a melyeknek elseje kétségkívül maradandó befolyást fog teremteni, míg az utóbbi talán nem lesz elfoszló frázistengerbe temetve. Ilyen az iparos szakoktatás tárgyában tartott enquete, mely a kormány jóakarátát és buzgalmát mutatja a fontos nemzeti ügy iránt. Ilyen a tiszaszabályozás tárgyában megindult mozgalom, mely esetleg előnyösebb irányba vezetheti a tiszaszabályozás dolgát. Mind e kérdésekről azonban lesz alkalmunk bővebben szólni füzetünkben, s így ez alkalommal úgy ezeknek — mint az erdélyi közgazdaság emelése tárgyában tartott enquetének egyszerű registrálására szorítkozunk.

**Különbözeti díjszabások.** A vasuti különbözeti díjszabások kérdését tárgyalta a német nemzetgazdasági congressus Posenben szept. 4-én. Sachs Emil (Bécsből) az előadók egyike utalt arra, hogy iparos körökben teljesen elenyészett az ellen-szenv a különbözeti tarifákkal szemben, mert belátják, hogy ezek nélkülözhetlen előfeltételét képezik a világkereskedelmi forgalom fejlődésének. A különbözeti tarifák megszüntetése számos terményt megdrágítana. De ezen tarifatételek megállapítását nem kívánja az állami önkény alá helyezni.

Marcus (Brémából) indítványozza, hogy a német vasuti viszonyok egészséges és fokozatos fejlődése céljából kívánatosnak tartja a congressus, hogy az állami beavatkozás kérdése a vasuti díjszabásoknál törvényes szabályozásnak legyen alávetve. A vasutak feletti főfelügyelet független és birói hatáskörrel felruházott hatóságra ruházandó.

Wolff (Stettinből) kívánatosnak tartja, hogy a vasutak autokratikus jellegüket feladják és jobb egyetértést létesítsenek a kereskedelmi közönséggel. A következő indítvány elfogadását ajánlja. A vasuti díjtételek különbözete a vasutak egymással és más közlekedési, nevezetesen hajózási vállalatokkal való versenye által idéztetik elő. Németország centralis helyzeténél fogva lehetetlen a különbözeti díjszabásokat eltüntetni a nélkül, hogy a nemzetközi forgalom más utra ne tereltesse, a mi nemcsak a vasutakban rejlő tőke rentabilitását csökkentené, hanem Németország összes közgazdasági érdekeit is károsítaná. Nehogy a különbözeti díjszabásokkal visszaélések történjenek, köteleztesse az egyes pályák e részben felmerülő panaszoknál kimutatni azt, hogy a helyzet kényszerűsége következtében honosították meg különbözeti díjtételeiket.

A congressus Eras előadónak a következő javaslatát változtatlanul elfogadta: »A német nemzetgazdák XVIII. congressusa kijelenti 1) hogy a differentialis tariffák korlátozása csak annyiban jogosult, a mennyiben arról van szó, hogy a külföldnek, vagy benn az országban egyes szállítóknak más szállítók felett positiv előnyökben részesítése kizárassék. Az ily korlátozás hatályosan eléretik az által, ha kimondatik, hogy bizonyos mennyiségű árúnak egy és ugyanazon vasuton való szállítása egy távolabbról eső pontra nem lehet olcsóbb, mint egy közelebb eső állomásra. Ritka kivételes esetekben el lehet térni e szabály alól és pedig a) külföldi közlekedési eszközök versenye folytán; b) verseny viziutaknál; c) ha egy bizonyos vasutvonal tarifája az olcsóbb rendes díjszabás által feltételezi azt, hogy ugyanazon végállomásokra, illetőleg kikötőkbe versenyképes legyen a vasut. Kívánatos, hogy az 1) a) alatt megjelölt eset nemzetközi szerződések által kizárassék; 2) külföldi terményeknek a szükséglet nagy árviszonyok folytán keletkező behozatala vagy átvitele korlátozásnak ne legyen alá vetve magasabb díjtételek stipulálása által.«

---

**Soetbeer: Edelmetallproduction und Werthverhältniss zwischen Gold und Silber seit der Entdeckung Amerikas bis zur Gegenwart.** (Ergänzungsheft zu Petermann's Mittheilungen) Gotha, Justus, Perthes. Az irodalom régen nélküli a

nemes-érczek termelésének és árviszonyainak kimerítő monografiáját és ezen hiányt leginkább érezte most, midőn a világtörténetben majdnem páratlan változás állott be a két érc egymáshoz való értékviszonyában. Tekintve ezt, valamint az anyagösszeállítás körüli roppant nehézségeket, legnagyobb elismerést érdemel e dolgozat, melyet az e kérdésben legszakavatottabb és európai hírű Sotbeertől veszünk. A dolgozat történeti és statisztikai adatok lehetőleg helyes összeállítását foglalja magában és így stricte positiv téren marad. A dolgozat, melyhez különben több praegnans grafikai rajz van mellékelve, főeredményei a következők:

## I. Termelés.

év	ezüst term. kilogramm	arany term. kilogramm	év	ezüst term. kilogramm	arany term. kilogramm
1493—1520	4,700	5,800	1761—1780	652,740	20,705
1521—1544	90,200	7,160	1781—1800	879,060	17,790
1545—1560	311,600	8,510	1801—1810	894,150	17,778
1561—1580	249,500	6,840	1811—1820	540,770	11,445
1581—1600	418,900	7,380	1821—1830	460,561	14,216
1601—1620	422,900	8,520	1831—1840	596,450	20,289
1621—1640	393,600	8,300	1841—1850	780,415	54,759
1641—1660	366,300	8,770	1851—1856	886,115	197,515
1661—1680	337,000	9,260	1856—1860	904,990	206,058
1681—1700	341,900	10,765	1861—1865	1.101,150	185,123
1701—1720	355,600	12,820	1865—1870	1.339,085	191,900
1721—1740	431,200	19,180	1870—1875	1.969,425	170,675
1741—1760	533,145	28,610			

## II. Értékviszony (ezüst és arany közt.)

1687—1690—1 : 14.98	1801—1810—1 : 15.61
1691—1700—1 : 14.96	1811—1820—1 : 15.51
1701—1710—1 : 15.27	1821—1830—1 : 15.80
1711—1720—1 : 15.15	1831—1840—1 : 15.75
1721—1730—1 : 15.09	1841—1850—1 : 15.83
1731—1740—1 : 15.07	1851—1860—1 : 15.36
1741—1750—1 : 14.93	1861—1870—1 : 15.48
1751—1760—1 : 14.56	1871—1875—1 : 15.98
1761—1770—1 : 14.81	1876—1 : 17.77
1771—1780—1 : 14.64	1877—1 : 17.22
1781—1790—1 : 14.76	1878—1 : 17.92
1791—1800—1 : 15.42	

## UJ KÖNYVEK.

- Halbert W. M.** An Exposition of economic and financial Science, based upon a Cycle of Seasons in each Decade. London. 1878. 8°. 182 lap . . . . . 4.80
- Neueste Handelsrechts-Quellen.** Beilageheft zur Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Herausgegeben von L. Goldschmidt. Stuttgart, 1878. 8°. X. 357 pp. . . . . 4.40
- Hantken M.** A magyar korona országainak széntelepei és szénbányászata. 8°. 331 lap 4 térképpel.
- Keleti K.** Fényes Elek emlékezete. 8°. 37 lap. . . . . —.20
- Keleti Ch.** Rapport sur l'état de l'agriculture en Hongrie. 8°. VIII. és 240. lap. . . . . —.40
- Körösi J.** Influence des Habitations sur les Causes des Décès et sur la Duree de la Vie. 8°. 13 lap . . . . . —.40
- Kolós Miklós.** Sárosmegye közigazgatási szervezete. 8°. 151 lap —.—
- Lastig G.** Entwicklungswege und Quellen des Handelsrechts. Stuttgart, 1877. 8°. XV, 450 pp. . . . . 6.50
- Le François, Alfr.** Traité du crédit ouvert en compte courant moyennant affectation hypothécaire, Bruxelles 1878. 8°. 314 pp. . . . 4.20
- Leplay (F.).** — Les Ouvriers européens. 2 édition. Tome V. Les Ouvriers de l'Occident. 2 série. Populations ébranlées, etc. In-8 . . . 6.—
- Lewis W.** Das deutsche Seerecht. Ein Kommentar zum V. Buch des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. II. Bd. Leipzig, 1878. 8°. VI, 421 pp. . . . . 5.—
- Loehnis H.** Der Marasmus in Handel und Industrie 1877. Strassburg, 1877. 8°. 240 u. Anh. 56 pp. . . . . 3.60
- Mac Knight, D. A.** The electoral System of the United Staates. Philadelphia, 1878. 8°. . . . . 10.80
- Mailier, H. C.** De la démocratie dans ses rapports avec l'économie politique. Paris, 1878. 8°. XIX, 512 pp. . . . . 4.50
- Moffat R. S.** The Economy of Consumption. An omitted Chapter of political Economy. London, 1878. 8°. 680 pp. . . . . 12.90
- Menier.** — Atlas de la production de la richesse. In-4, avec 30 planches en couleurs. . . . . 4.80
- Nagy Lajos.** A jászkun birtokviszonyok fejlődése és jogi alapja. 8°. 287 l. 1.60
- Nusse (E.) et J. Périn.** — Législation protectrice de l'enfance ouvrière. Atelier, travail, école. In-8. . . . . 3.—

# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

III. ÉVFOLYAM.

1879

JULIUS—SZEPTEMBER

III. FÜZET.

## ANGOL-INDIA VASUTAI.

### I.

Indiában sok évekig nem gondoltak a jó közlekedési utak helyreállítására. Háborúk, belső zavargások, a független államok iránti viszonyok, az újonnan meghódított területek birtokba vétele egyaránt igénybe vették a kormány és közegeinek egész figyelmét. A pénznek s a megfelelő anyagoknak hiánya szintén gátolták az útépitést. Ötven év előtt Calcutta és az észak-nyugati tartományok között csak vízi úton lehetett közlekedni. Heber püspök s más utazók érdekes útleírásai élénk színekkel ecsetelik az utazásaik közben átélt veszélyeket. Arra, — hogy Dél-Indiából Delhibe vagy Lahoreba szárazföldi úton kíséreltessék meg az utazás, — gondolni sem lehetett. Az ország természettani viszonyai csaknem legyőzhetlen nehézségeket gördítének ily utazás elé. Hónapokat vagy éveket is igényelt volna az ily utazás, a mennyiben csak a hűvösebb időszak lett volna az utazásra alkalmas.

A politikai viszonyok megszilárdulta után azonban megkezdett az utak és csatornák tervszerű építése; 1850. évben már körülbelől 3200\*) mértföld szilárd út és 1800 mértföld csatorna volt átadva a közforgalomnak. Ezen időpontig a vasutak építése Indiában vitás kérdést képezett. Sokan azon nézetben voltak, hogy a bennszülöttek sohasem fognák megszokni a gőzmozdonyt. A kormány végre kísérletképen engedélyt adott az East-Indian vasút-társulatnak 100 mértföld vasút építésére Bengáliában és a Great-Indian-Peninsular-társulatnak 50 mértföld vasút építésére Bombayban, biztosítván egyuttal javukra az 1 millió, illetőleg 500,000 £ tőke után 5<sup>o</sup>/o-os kamatjövedelmet.

1 angol mrtfld = 1.609 kilometer

1853. évben az akkori főkormányzó Dalhousie marquis a legapróbb részletekre kiterjedő vasut-hálózati tervet dolgoztatott ki India számára, meggyőzőleg adván elő azon előnyöket, melyek egy nemzeti vasut-hálózatból politikai, társadalmi és kereskedelmi tekintetben származandnak. Ezen terv leglényegesebb részeiben időközben már valósíttatott, — vagy közel áll a kivitelhez; — később majd visszatérünk erre. A vasut-hálózat indokolásának súlypontja a lord következő szavaiban rejlik: „India nagy része túlgazdag terményekben, melyek nem értékesíthetők; némely tartományok igen silány bevételt hajtanak fel, pedig igen jól jövedelmezhetnének, ha hozzáférhetők volnának. A kereskedelmi forgalomnak biztosított minden eddigi könnyeyebbités következményként hozta magával az európai gyártmányok utáni fokozódott keresletet még India legtávolibb piaczaín is és fogalmunk sem lehet a csere kifejlődése és érték felől, mely a határon túl lakó s gyorsan szaporodó lakosság körében számunkra fölnyilik. Kikötőink telvék a különböző államok hajóival és azon termelvényekre várnak, melyek a tartományok belsejében túlbőségben taláztatnak, de a melyeket haszonnal a tengeri kikötőkhöz nem szállíthatunk. A földgolyó ezen részén új piaczkok nyílnak meg számunkra, melyek kereskedelmi forgalma és értéke a legvérmesebb reményeket meg fogja haladni.“

Az építés kivitelénél a nyugati tartományok talajviszonyai, valamint India folyói nagy akadályul szolgáltak; nem kevesebb nehézséggel járt a kiterjedt síkságokon és a lázt terjesztő völgyekben a vad, kietlen és egészségtelen tájakok legyőzése. A Bombayból kiinduló vonalak munkálatai a technikusok kitartása és ügyességének mindmégannyi elragadó emlékoszlopai. A folyamok nem egyszer semmisíték meg a kiszámításokat és költségvetéseket. A kő-, téglá- vagy vashenger alapzatú vastartányú hidakat elragadta az ár s a legalacsonyabb vízállás alatt 60 lábnyira fekvő alépitmény sok esetben elmosatott. A folyók változékony természete is sok esetben szaporítá a költségeket. Midőn Sutlej mellett a hid épült, a folyó, mely 80 esztendeig a völgy északi oldalán folyt, dél felé változtatá meg irányát, ennek következtében a 4000-re tervezett hidat 6200 lábíg kellett meghosszabbítani. Goalundonál, az Eastern-



Bengal-vasut végpontján, noha a védművekre 100,000 £ adatott ki, — egy hét alatt tovaragadtatott a föld és talaj, melyen az állomási épületek feküdtek.

A technikus néha 100 mértföldre távol volt a főállomásoktól és gyakran 30—40 mértföldnyire a legközelebbi európai telepítvénytől, legtöbbnyire saját segélyeszközeire utalva és a munkálatok kiviteléhez szükséges anyagokat is sokszor nélkülözte. A pálya mentén levő sirok tanusítják a sok érdekteljes élet elvesztét. Munkálkodásuk közben sokan áldozatai lettek a lázadásoknak, melyek 1857. és 1858. években Kelet-India északi részében, és épen azon tájékon, hol az East-Indian-vasut épült, — dúltak. Elég a lázadó sipahi katonák parancsnokát Nena-Sahibot emlitenünk, hogy olvasóink képzeletet alkothassanak magoknak ama megsemmisítési harc izzonyai és kegyetlenkedései felől. A Cawnpore-i emlék-templom egyik tábláján 19 oly mérnök neve van feljegyezve, kik a lázadók kezei alatt véreztek el.

A vasutak legnagyobb részt egy vágánnyal épültek ki, — a  $8051\frac{3}{4}$  mértföldnyi (12,955·26 km.) összes pályahosszra csak  $806\frac{1}{2}$  mértföld (1,297·69 km.) kettős vágányú pálya esik.

Az indiai vasutak nyomtávja eddigelé élénk vitákra szolgáltatott alkalmat. A szabványos nyomtáv ugyanis  $5' 6'' = 1.676$  méterrel állapított meg, időközben azonban keskenyebb nyomtáv, vagyis 1 méter alkalmaztatott ugy több államvasuti vonalakon, mint a South-Indian magán vasuton. A forgalom igényeihez és a kocsiknak a forgalom által feltételezett nagyságához képest az 1 méteres nyomtáv Indiában megfelelőnek bizonyult be; a nagyobb nyomtáv az igényelt több-költségnél fogva a szakértők nyilatkozatai szerint egyáltalán elvetendő. Természetes, hogy keskenyebb vágányu pályáknál csekélyebb földmunkák lettek volna szükségesek, — rövidebb és vékonyabb, — tehát jelentékenyen olcsóbb talpfák leendettek volna alkalmazhatók, — továbbá el lehetett volna kerülni az élesebb görbéket és a nagyobb emelkedéseket, mi által a költséges alagutak stb. meglőzhetők leendettek. Az ilykép hiában fölhasznált tőke legalább 4 millió £-re tehető. A nagyobb nyomtávnál továbbá terjedelmesebb és nehezebb forgalmi eszközök, erősebb mozdonyszekerek szükségesek, mely utóbbiak sok tüzelőanyagot emész-

tenek fel. Ekkép további több-kiadás merül fel évenként, mely tökécsítve, szintén legalább 5 millió £-et képvisel.

A mennyiben lehetséges volt, vas talpfák alkalmaztattak. Szinte hihetetlen, hogy Indiában a talpfákhoz alkalmas fa hiányozván, szükséges volt a fát a balti erdőköl szállításani. A vasanyag, gépek s egyáltalán a pálya czéljaira szükséges mindennemű anyagok Angliából szállításattak. Még a kocsikenőcs is Angliából küldetett; jelenleg azonban már a belföldön gyártott olaj használtatik általánosán. Az 1850—1877. években átszállított anyag súlya majdnem 6 m. tonnát tesz ki 37 $\frac{1}{4}$  millió £ értékben. E szállításí forgalomban 2691 hajómenet közben 80 hajó veszett el. A vaspályák építésének megkezdésekor a holt súly tömegeinek tovaszállítása sok nehézségekkel s rendkívüli költséggel járt; — a könnyűség, melylyel az anyagok most már szállíthatók, — a munkálatok haladására rendkívül előnyös módot nyújt.

Indiában 1853. évi ápril hó 18-án nyílt meg az első vasút, míg a legutolsó vasút 1878. évi október hóban adatott át a közforgalomnak. Az első vonal 22 mértföld hosszban Bombaytól Tannahig vezet; a legutóbb megnyílt vasút az Indusvölgyi pálya. 1860. évben, miután a sipahi-lázadás a munkálatok folytatását lényegesen hátráltatá, — 836 $\frac{1}{4}$  mértföld, — 1865. évben 3368 $\frac{3}{4}$  mértföld vasut épült ki; 1870. évben 4767, 1875. évben 6497 $\frac{1}{4}$  és 1878. évi október hóban 8051 $\frac{3}{4}$  mértföld (12,955·26 km.) pálya állott üzletben. A kiépítésre engedélyezett pályák hossza 10,062 $\frac{3}{4}$  mértföld (16,190·96 km) s e szerint, eltekintve az időközben tervbe vett, de még nem engedélyezett szakaszoktól, — 2011 mértföld (3235·70 km.) pálya áll építés alatt.

1870. évben új rendszer lépett életbe, a mennyiben a forgalom fejlesztése és a tartomány biztonsága szempontjából szükséges vonalak kiépítését a kormány vette kézbe. Így kezdetett meg az indusvölgyi, — az észak-Panjáb és a Rajputana-pályák építése. Egyidejűleg elfogadtatott az 1 méteres nyomtáv s több vonalaknál alkalmaztatott. Az Indusvölgyi pálya és az észak-Panjáb-i állampálya, mint keskenynyomú pályák kezdettek kiépíttetni, de az átmeneti tüzlet lehetővé tétele szempontjából



később a szabványos nyomtávra alakították át. Az összes indiai vasúthálózat a következő vonalakból áll, u. m.:

### 1. Északi hálózat.

a) Fővonal Bombay-tól Indián keresztül, Allahabad-on át Calcutta-ig (Howrah);

b) Allahabadtól észak-nyugati irányban Afghanistan határáig, Peshawur-ig (a Rowalpindi-Peshawur szakasz még befejezetlen);

c) északon a b) alatti vonalhoz és több szárnyvonalok által ugyanazzal összeköttetésben: a Benares-Moradabad pálya;

d) összekötő pálya az a) és b) vonalak közt: Khandwa-tól Indore-n és Ajmere-n át Delhi-ig és Agra-ig (a nagy közbeneső szakasz még befejezetlen);

e) tengerparti pálya Bombay-tól északra Wudwhan-ig és Patree-ig, egy még befejezetlen összekötő szárnyval a d) vonalhoz: Ahmedabad-Ajmere;

f) a b) vonal egyenes összeköttetése az Indus-torkolattal: Lahore-Kurrachee;

g) közvetlen Calcuttától észak felé Darjeeling-ig a Himalaya lábánál, (a legészakibb szakasz befejezetlen) egy keleti elágazással: Kooshtea-Goalundo;

h) keleti elágazása az a) vonalnak: Bhosawul-Nagpore és tovább keletre a központi tartományok felé. (Nagpore-ig kiépítve).

Az északi és déli hálózatot a Dhond-Munmar vasútvonal köti össze.

### 2. Déli hálózat.

a) Fővonal: Bombay-Madras;

b) déli keresztvonal: Madras-Beyapore;

c) az a) vonal kiágazásai: keletre Nizam fővárosáig, Hyderabad-ig és éjszakra a Carwar kikötőig (az utóbbi vonal nagyrészt befejezetlen);

d) a b) vonal kiágazásai: nyugatra Bangalore és Mysoreig, (befejezetlen) keletre Erode-től a tengerpartig, Negapatam-ig;

e) déli vasút Madras-tól Trichinopoly-n át Tinnevelly és Tuticorinig.

Angol-Barma-ban (Birma, Burmah) Rangoon-tól Grome-ig vezet egy vasút és Leyton szigetén, mely itt a közeli földrajzi

fekvésnél fogva említendő fel, — Colombo és Kandy közt (79 mértföld) van vaspálya.

## II.

### A) A biztosított magánvasútak.

India fővonalai a magán társulatok birtokában vannak.

A kormány és a társulatok között kötött szerződésekben általában a következő alapelvek nyertek kifejezést.

A pálya építéséhez szükséges terület a társulatoknak ingyen engedtetik át. A pálya kiépítésére megkívántató tőke után az állam 5% kamatjövedelmet biztosít. Ha a tiszta bevétel a biztosított kamatösszeget meghaladja, — a fölösleg fele része a korábban előlegezett kamatok megtérítéseül az állampénztárba beszállítandó, míg a másik fél rész a tőke részeseit illeti.

A kormány fel van jogosítva, általában 25 év lejártával a magán pályákat beváltani. \*) Az állam vételár fejében oly összeget tartozik letenni, mely az alaptőke átlagos árfolyamának a megváltást megelőző három éven belől megfelel. Az alaptőke befizetése helyett a kormány a hátralevő 75 év tartamára évjáradékot állapíthat meg, s e járadék megállapításánál oly kamatláb veendő alapul, mely a két utolsó évben az indiai állampapírok után Londonban fizetett átlagos kamatlábnak megfelel. Egyébként a társulatok bármikor átengedhetik vállalatjaikat a kormánynak s igényelhetik ily esetben a kiadott tőke megtérítését.

Ha a kormány a beváltási jogot igénybe nem veszi, — a szerződéstartam lejártával, — rendszerint 90 év — a pálya összes tartozékaival együtt az állam tulajdonába megy át, — de a tőkeösszeg a kormány által minden esetben visszafizetendő.

Az állam által elvállalt jelentékeny kötelezettségek viszonzásául, a társulatok a postát és postaküldeményeket ingyen és a katonaságot leszállított áron tartoznak szállítani.

Majd minden magán-pályán három kocsiosztály van; az East-Indian és a Sindh-pályán a második és harmadik között még egy középosztály is létezik. A Great-Indian-Peninsular,

---

\*) A Great-Indian-Peninsular, a Bombay and Baroda-, valamint a Madras-pályákat egy később létrejött egyezmény folytán a kormány csak 50 év lejártá után válthatja be.

Madras- és Eastern-Bengal pályákon a negyedik kocsiosztály is rendszeresítve van. Személyek után mértföldenként szedetik: az I. kocsiosztályban: 18\*) pies (a South Indian-pályán csak 8 pies), a II. kocsiosztályban: 7—9 pies (a South-Indian-pályán csak 3 pies), a középosztályban: 4·5 pies, a III. kocsiosztályban: 3—4·5 pies és a IV. kocsiosztályban: 2—3 pies. Bérleti jegyek az összes pályákon, — térítijegyek a Madras-pályán a közönséges vitelbér 1½-es összegeért adatnak ki.

A teherárúk tonna- és mértföldenként a következő ártételek szerint öt osztályba sorozvák: I. osztály 8·99—10 pies, II. osztály: 10·67—15 pies, III. osztály: 14·31—24 pies, IV. osztály: 21·02—34 pies, V. osztály: 27·22—54 pies. Kivételes árszabások különösen a gabona, só és kőszénre alkalmaztatnak.

Az 1877. év üzleteredményei az *A.*, *B.* *C.* kimutatásokban vannak kitüntetve.

### 1. Az East-Indian-vasut.

a) A társulat fővonala a Hgoly folyam Calcutta-val átellenben fekvő jobbpartján, a Ganges egyik torkolati ágánál, Howrah mellett indul ki és észak-nyugati irányban Kanvo-ig vezet, honnét egy 1871. évi január hóban megnyitott 186¼ mértföld hosszú megrövidítő szakasz (chord line) indul ki s Ranecgunge-n át Luckeeseraí-ig fut, míg az előbbi fővonal (loop line) előbb észak felé a Ganges-ig vezet, s azután a folyót követi nyugati irányban Luckeeseraí-ig. Innét, — mindig délre a Ganges-től, — a folyót kíséri a pályavonal és érinti: a 159,000 lakost számláló Patna várost, a mahomedánok régi fővárosát, — a folyam hosszában 3 mértföldnyire kiterjedt Benares-t, a hindu tudósok eme gyűlhelyét, melyben 5000 hindu templom és 350 mecset van, — Allahabad-ot az „Isten városát“, mely 106,000 lakost számlál s az északnyugati tartományok fővárosa, — és végre a legutóbbi lázadás óta ösmeretessé vált Cawnpore várost, 114,000 lakossal. Ezen utóbbi helynél elfordul a pálya az északibb irányban folyó Gangestől s a Jehan sah emléképületeiről híres, — 143,000 lakost számláló Agra városig vezet és Toondla-ból, 14 mértföldnyire Agrá-tól keletre, — egy majdnem északnak menő szárnyvonallal ágazik el, mely Allygurh és

\*) 1 pies = ½ kr.

Ghazeabad-on (a Panjab-vasut csatlakozása) át a keleti fénytől ragyogó Delhiig fut, (155,000 lakos), Benares közelében Chunar-nál, Cawnpore és Allygur-nál beágaznak az Oudh- és Rohilcund-vaspályák.

Rövidebb, — a társulat tulajdonát képező szárnyvonalak kiágaznak a megrövidítő szakaszból Leetarampore-tól Burrakur-ig (5 mrtfld) és Muddumpore-tól Giridhi-ig, (23 mrtfld) a Kurhurballei termékeny széntelepek czéljaira; a régi fővonalból pedig Rajmahal-ból Teenpahar-ig (7 mrtfld) és Jumalpore-tól Monghyr-ig (6 mrtfld) ágaznak ki szárnyvonalak.

Nagyobb hidak fordulnak elő: Patna-nál a Sone felett (4536' hosszú, 28 nyílás, 32' mély\*) és 37·6' magas); Allahabad-nál a Jumna felett (3080' hosszú, 14 nyílás, 40' mély és 60' magas) és Delhi-nél a Jumna felett (2640' hosszú 12 nyílás, 7—39 mély, 23·5' magas).

A fővonal a szárnyvonalakkal együtt 1280 mértföld hosszú (2059·5 km.), melyből  $410\frac{3}{4}$  mértföld (669·9 km.) kettős vágánnyal van kiépítve.

b) Nynee-től Allahabad közelében délnyugati irányban egy  $223\frac{3}{4}$  mértföld hosszú, 1867. évi június hóban megnyitott vasutvonal vezet Jubbulpore-ig (város 56,000 lakossal), hol csatlakozik a Great-Indian Peninsular vasút Jubbulpore-Bombay vonalához.

A vállalat vonalainak összhossza:  $1503\frac{3}{4}$  mfd (2419·52 km.) az állomások száma 155. A vállalat kifejlődését a következő számok tüntetik fel. Kiépítve volt 1856. évben:  $120\frac{1}{2}$  mértföld, 1860. évben:  $367\frac{1}{2}$  mrtfld, 1865. évben:  $1129\frac{1}{4}$  mrtfld, 1870. évben: 1353 mfd, és 1871. évben az egész pálya.

Az alaptőke 30.632,000 £ s 17,628 személy (köztök 218 Indiában) nevére van bejegyezve. Az utolsó évben a pálya tiszta jövedelemként 9 £ 10 d. (penny) kamatozott. A pálya átlagos építési költsége mértföldenként körülbelül 20,300 £.

A személyzet összszáma: 38,912, köztök: 1012 európai, 517 kelet-indiai (Eurasi-ak) és 37,383 bennszülött.

A használt kőszén közvetlen a pálya mellett fekvő, — a társulat által kibérelt szénbányákból vétetik.

---

\*) A „mély“ szóval az alapzatnak a legkisebb vizállás alatti mélysége, — a „magas“ szóval a hidnak a legkisebb vizállás feletti helyzete jeleztetik.

Az 1877. évben szállított: 7.318.901 személy, és 2.359,610 tonna teherárú; a szállítási főcikkék voltak: szén (624,022 tonna), gabona (411,482 tonna), vetemények (285,222 tonna), rizs (237,978 tonna), só (154,939 tonna) és cukor (103,267 tonna).

A pénzügyi eredmények a következő összeállításban foglalvák össze.

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	Összesen		
	£	£	£	£	£
1860	131,798	202,584	334,382	165,543	168,839
1875	525,669	919,435	1.442,104	670,005	772,099
1870	785,356	1.968,576	2.753,932	1.204,305	1.549,627
1875	878,611	1.816,100	2.694,711	1.070,380	1.624,331
1876	942,702	2.312,651	3.255,353	1.144,974	2.110,379
1877	985,860	3.079,715	4.065,575	1.294,908	2.770,667

Tervben van egy állandó hid építése a Hoogly felett, hogy ekkép a pálya közvetlen Calcuttáig vezetve, az East-Bengal és Mutlah-vasutakkal egyenes összeköttetésbe hozassék.

A pálya egy gazdag, jól igazgatott, s eredményes kifejlődésnek indult vállalat hírében áll.

## 2. A Great-Indian-Peninsular-vasut.

A társulat két, Bombay-ból kiinduló fővonallal bir: u. m. az északkeleti fővonallal Jubbulpore-ig, és a délkeleti fővonallal Raichore-ig, ezeken kívül egy hosszabb szárnyvonala Nagpore-ig vezet.

a) Mindkét fővonal együtt halad Tannah-on át Callian-ig. Ezen pont elérése után az északkeleti vonal mindjárt felmászik az 1912' magas Thul Gath-ra, e mellett 13 alaguton 2562 yard (2331.5 m.) hosszúságban, valamint 741 yard (674.4 m.) hosszú áthidalásokon halad át, melyek 200 lábig terjedő magasságban építvék. Négy mértföldnyi hosszón a legerősebb emelkedés 1: 37; a legélesebb görbe görbületi félátmérője 900'.

A pálya északkeleti egyenes irányban halad át a buddhisták szent városán Nassick-on (22,000 lakos) Munmarig (Manmad), honnét a délkeleti vonalhoz Dhond-ig, egy megrövidítő szakasz

ágazik ki, s tovább fut Bhosawul vagy Bhusawal-ig (elágazás Nagpore-ig), átlépi a Taptee-t egy 2256' hosszú hidon, mely 33 nyilással bir, 17.30' mély és 57.88' magas, érinti Kundwoha-t (elágazás Indore-n át észak felé) és Jubbulpore-ban végződik, hol az East-Indian vasut Jubbulpore-Calcutta vonalához csatlakozik. Bombay és Calcutta közt ezen vonal által létesített összeköttetés hossza 1400 mértföld (2252.6 km.); ezen vonal a személy-vonatok által mintegy 70 óra, a posta-vonatok által ellenben 44 óra alatt járatik be.

A vonal 1870. évi márczius hó 7-én az edinburgi herczeg által az alkirály jelenlétében nyitattott meg.

b) A délkeleti vonal Bombay-ból kiindulva, Callian nál ágazik el s  $13\frac{1}{2}$  mértföld hosszban és 2037' magasságban átlépi a Bore Ghat-ot. Az átlagos emelkedés 1 : 48, a legnagyobb 1 : 37; a legélesebb görbék 990—1320' görbületi félátmérővel birnak. A kiépült 12 alagut hossza 1 mértföld 44 láncz (2.46 kilométer). A meredekebb szakaszok oldalán kitérők alkalmazvák, melyekbe a vonatok veszély esetén befuthatnak. A hegyi pályarész mértföldenként 41,000 £.-be került. Az építés, melynél 30,000 ember dolgozott, 1852—1873-ig tartott.

A pálya tovább haladva Poona-t (Nana Sahib születés-helye 80,500 lakossal), Dhond-ot (a megrövidítő szakasz csatlakozási állomása), Sholapore-t (Chalapoor, 52,300 lakossal) és Wadi-t érinti, hol a társulat által kezelt, a festői, fanatikus muzulman város, Hyderabad-ig (a Nizam székhelye 400,000 lakossal) vezető állami vasuttal csatlakozik. Raichore-től éjszakra áthidalja a Kistna-t, egy 3865' hosszú, 36 nyilással épült hiddal, melynek támoszlopai, átlag 15.68' mélységben és 46.51' magasságban, kovácsolt vashengerekből készülvék. E hengerek átlag 10' alapterülettel birnak s kötörmelékkel töltvék meg. — Az 1874. évben befejezett hidépítéshez 3880 tonna vas használtatott fel. Raichore-ban a Madras-vasut csatlakozik.

c) Az összeköttetés a 86,000 lakost számláló Nagpore-val, — mely a középtartományokban a gyapotárúk főpiacza, — a délkeleti vonal Bhosawul állomásából kiinduló,  $243\frac{3}{4}$  mértföld (329.19 km.) hosszú szárny-pálya által hozatott létre. A Berar-i gyapotültetvényekkel való közlekedés könnyítése czéljából a kormány saját költségén Khamgaum (Khamgaon) és Oomra-

wutteeig (Amraoti, Umrawati) a társulat által mellékpályákat építtetett ki, és azokat a társulatnak adta üzembe. A Wurrorha mellett fekvő gazdag kőszénbányákhoz Wurdha-ig vezető állami mellékvonal üzemét szintén a társulat kezeli.

A vállalat vonalainak összkiterjedése  $1280\frac{1}{2}$  mértföld (2060.32 km.), melyből 325 mértföld (522.92 km.) kettős vágánnyal van ellátva; a kezelés alatt álló állami vasutakkal együtt a vállalat 1436 mértföld (2310.42 km.) vasut felett rendelkezik. Az állomások száma 151.

A vállalat kifejlődését a következő szám adatok tanúsítják. Kiepitve volt 1856. évben:  $88\frac{1}{2}$  mértföld, 1860. évben:  $297\frac{1}{2}$  mértföld, 1865. évben:  $701\frac{1}{2}$  mértföld, 1870. évben:  $1257\frac{1}{2}$  mértföld, 1875. évben:  $1278\frac{3}{4}$  mértföld és 1877-dik évben  $1280\frac{1}{2}$  mértföld.

Az alaptőke 23.100,000 £; 1877. évben 6 £ 10 s. (shilling) kamatjövedelem éretett el. Az alaptőke 15,281 személy által jegyeztetett, — közülök 181 (68 európai és 113 benszületett) Indiában lakik. — Az építési költség pályamértföldenként átlag 18,000 £.

A társulat 29,108 személyt foglalkoztat, és pedig: 870 európai, 483 kelet-indiait és 27,755 benszületett.

A Jubbulpore-vonalon bengaliai kőszén használtatik; a társulat többi vonalaira a szükséges szén pedig a Nerbudda és Wurrorha melletti bányákból szállíttatik. Mindamellett az utolsó évben 176,508 tonna szenet, 84,357 £ értékben, Angliából kellett szállítani; szállítási és biztosítási illeték fejében a társulat 187,942 £-et adván ki.

1877. évben szállíttatott: 3.992,292 személy és 1.509,010 tonna teherárú. A szállítási főcikkek: gabona (735,541 tonna), vetemények (160,552 tonna), pamut (99,337 tonna), só (86,281 tonna), ércz (46,169 tonna), tűzifa (32,230 tonna) és cukor (33,857 tonna).

A pénzügyi eredmények a következő összeállításban tün-  
tetvék ki. (l. táblát a 328. old.)

A vállalatnak eredményesebb kifejlődését a jó hozzájáró utak hiánya komolyan akadályozza.

A 647,400 lakost számláló, több szigeten és egy félszigeten épült Bombay fokozott érdeklődéssel bír, a mennyiben az

Európa és India közt kicserélésre kerülő posta-küldemények fő elosztási pontját képezi. A küldemények a Peninsular és Oriental Company hajóin hetenként egyszer via Brindisi-Suez-Aden-Bombay továbbítatnak s az átszállítás rendszerint 17 napot vesz igénybe.

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	Összesen		
	£	£	£	£	£
1860	88,343	108,206	196,549	119,795	76,754
1865	241,469	628,827	870,296	555,670	314,626
1870	434,276	1,225,671	1,659,947	1,032,630	627,317
1875	478,530	1,494,554	1,973,084	932,786	1,040,298
1876	483,374	1,686,786 *)	2,236,180	1,057,565	1,178,615
1877	536,604	2,366,549 **)	3,004,299	1,450,962	1,553,334

### 3. A Madras - vasut.

A társulat két vonallal bir, melyek együtt Madrastól (397,550 lakos) 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mértföldnyire nyugat felé Arconum-ig vezetnek.

a) Arconum-tól az egyik vonal északnyugatnak fordul, érinti a forró, száraz síkságon fekvő Cuddapah-ot (Kadopa) és Goondacul-t, honnan egy rövid szárnyvonal a gránitsziklán fekvő Bellary-hoz (31,000 lakos) vezet, és Raichore-t elérve, ott a Great-Indian - Peninsular vasuthoz csatlakozik. (Raichore - Bombay) Madrastól Bombay-ig a vasuti távolság 775 mértföld (1246.98 kilometer). A pálya majdnem egész kiterjedésében termékeny és népes vidékeken halad át.

Cuddapah-tól északra áthidalja a pálya a Chittrawutty folyót, egy 2800' hosszú hiddal, mely 58 nyílással bir, 12—30' mély és 20' magas.

b) A második vonal Arconum-tól délnyugati irányban halad keresztül a félszigeten, érinti Jolarpe-t, hol elágazik az igen egészséges fekvésű Bangalore-ig (143,000 lakos), s tovább futva, eljut a termékeny völgyben fekvő Salem-ig (Chelam,

\*) Ezenkívül különféle bevételek : 66,020 £.

\*\*) Ezenkívül különféle bevételek : 101,143 £.



50,000 lakossal), Erode (csatlakozás a South-Indian vasúthoz) és Coiminator-ig (33,400 lakos), melynek közelében ágazik ki a szárnypálya a Neilgherry halmokig, eme egészséges levegőjéről ösmert gránithegyekig. A vonal a malabari parton Beypore-nál végződik.

A pálya hossza 858 mértföld (1380.52 km.), melyből 43 mértföld (69.19 km.) kettős vágányú. Kiépítve volt 1856. évben:  $65\frac{1}{4}$ , 1860. évben: 136, 1865. évben: 611, 1871. évben:  $782\frac{3}{4}$  mértföld, és 1873. évben az egész pálya. Az állomások száma 95.

Az alaptőke  $10\frac{1}{2}$  millió £, mely az utolsó évben csak 3 £ 11 s. kamatjövedelmet hajtott fel. 1877. évben is 135,845 £-el volt kénytelen a kormány kiegészíteni a biztosított kamatösszeget. Az alaptőkét 7742 személy adta össze, kik mindnyájan Nagy-Britanniában laknak. Egy mértföld pálya építési költsége 12,200 £. A vállalat 13,207 személyt (322 európai, 1178 kelet-indiai és 11,707 bennszülöttet) foglalkoztat.

A kedvezőtlen pénzügyi eredmény leginkább arra vezethető vissza, hogy a pálya köszén-szükségletét rendszerint Anglia és Ausztráliából kénytelen fedezni, minek folytán egy tonna szén 34 shillingbe is kerül, míg például az East-Indian vasut csak 6 s.-et fizet egy tonnáért.

1877. évben szállított: 2.625,139 személy és 988,965 tonna teherárú. Szállítási főcikk: gabona (594,847 tonna), rizs (129,658 tonna), só (58,609 tonna), vetemények (11,51) tonna).

A pénzügyi kifejlődést a következő összeállítás mutatja.

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	Összesen		
	£	£	£	£	£
1860	39,913	36,487	76,400	46,979	29,421
1865	149,449	200,007	349,456	177,817	171,636
1870	187,112	306,101	493,213	259,693	233,520
1875	226,049	363,353	589,392	414,204	175,188
1876	237,370	393,904*)	652,095	419,813	232,282
1877	247,447	649,673*)	919,901	545,178	374,723

\*) Ezenkívül különféle bevételek: 20,821, illetőleg 22,781 £.

#### 4. Bombay-Baroda and Central Indian vasut.

Ezen társulat vonala Bombay Colaba-kikötőjétől a tenger mentén északnak Surat-ig (70,000 lakos), a kelet-indiai gyapot főrákhelyig vezet, hol a Taptee folyót egy 1875 láb hosszú, 30 nyílású hidon átlépi, mely hid 14' mély és 53' magas. Surat-nál a pálya elfordul a tengerparttól s Broach-nál (30,000 lakos) átkel a Nerbudda folyón. Az ezen folyó felett vezető 4187' hosszú hidat az ár ismételten elrontotta. Ez idő szerint a hid újra építés alatt áll. Az építéshez szükséges anyag Angliából szállítatván, már nagyrészen megérkezett Bombayba; az alapozási munkák folyamatban vannak. A 322,550 £-re előirányzott helyreállítási költségek, a kormányval kötött egyezmény szerint a biztosított kamatjövedelmet meghaladó bevételből fedezendő; e bevételi fölösleg az utolsó évben 21,131 £-et tett ki.

Dubhoe-ig a Baroda-i Gaikwar (Guicowar) költségén kiépített, s a társulat által üzletbe vett 20 mértföldnyi szárnyvonal ágazik ki a pályából, mely aztán a Gaikwar fővárosát Baroda-t (200,000 lakos) érintve, északnyugat felé fordul; Anand-nál fölveszi a Dakor-i szárnyvonalat, majd pedig a pompás mecsetekkel ékitett Ahmedabad (117,000 lakos) mellett egyenes nyugoti irányba megy át és a Rattywar félszigeten Wudwan-nál (32,000 lakos) végződik. Veerungaum-nál ágazik ki a társulat kezelésében levő 22 mértföld hosszú állampálya Patree-ig, mely kiválólag a kormány sószállítási céljaira 1873. évi május hóban nyitvatván meg, közvetlen a Cutch-öbölnél végződik.

A pálya hossza  $421\frac{1}{2}$  (678.19 km.) s illetőleg a Patree-szárnnyvonal hozzászámításával 444 mértföld (714.40 kilometer), melyből  $23\frac{1}{4}$  mértföld (37.41 km.) kettősvágányú. Kiépítve volt 1860. évben 35, 1865. évben  $305\frac{1}{2}$ , 1870. évben  $307\frac{1}{2}$ , 1875. évben 408 mértföld és 1877. évben az egész pálya. — Az állomások száma 80.

A pálya építésére felhasznált tőke 7.800,000 £, mely az utolsó évben 5 £ 6 s. 4 d. kamatjövedelmet hozott. E tőkében 6441 személy részes, kik közül 46 Indiában lakik.

Az átlagos építési költség mértföldenkint 18,500 £, noha egyes szakaszok az eddig elért legcsekélyebb költséggel, mért-

földenként 4,000 £-el építették ki. E kedvezőtlen arány épen nem meglepő, ha figyelembe vesszük, hogy ezen pálya a romboló időjárási viszonyoknak leginkább ki van téve. 1866. évben például a rendkívül rohamos Monsun-ár 30 mértföldnyi szakaszon majdnem egész augusztus hóban megszakította a közlekedést. Mintegy 20 helyen 25—100' hosszban szakítottatott át a földhányás, a kő és törmelékből épült szilárd pályatest. 1872-dik évben a szeptemberi Monsun a hidakat részint elsodorta, részint megrongálta. A drága Narbudda-hid is csak nemrég újból elromboltatott.

Az alkalmazott személyzet száma 6137; köztük 116 európai, 243 keletindiai és 5778 bennszülött. A szükségelt szén nagy része Angliából szállittatik; egyedül 1877. évben 23,011 tonna szén 33,013 £ költséggel rendeltetett meg.

1877. évben szállittatott: 4.435,011 személy és 530,065 tonna teherárú. Szállítási főcikk: gabona (119,636 tonna), só (50,887 tonna), vetemények (45,253 tonna), gyapot (45,041 tonna), cukor (22,196 tonna), haszonfa (17,647 tonna).

A pénzügyi eredmények számadatai a következők.

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	Összesen		
	£	£	£	£	£
1860	—	—	6,090	4,268	1,822
1865	154,630	41,805	196,435	123,365	73,070
1870	189,578	303,520	493,696	288,526	194,572
1875	228,348	357,106	585,454	318,543	266,911
1876	214,530	386,610*)	620,794	340,227	280,567
1877	219,652	438,747*)	714,899	300,054	414,845

### 5. Scinde-Punjab and Delhi vasut.

A pálya, mint neve is mutatja, három különböző vállalat egyesüléséből keletkezett.

a) A Sindh-vonal (Scinde) az Indus mentén Kurrachee-től Kotree-ig vezet, hossza  $109\frac{3}{4}$  mértföld, melyből  $4\frac{1}{2}$  mértföld kettős vágányú. Kurrachee az Indus-torkolat közelében fekszik,

\*) Fzenkívül különféle bevételek 19,654, -- illetőleg 56,550 £.

s most már jelentékeny kereskedelmi kikötő, mely Európával közvetlen kabel-összeköttetésben s egész Indiával távirdai kapcsolatban áll. A 37,000 lakost számláló város mintegy 3 mértföldnyire esik a kikötőtől. Noha a Suez-csatorna megnyitása folytán a forgalom nagy része Bombay-ba tereltetik el, mégis rendkívüli értékkel bír e hely, a mennyiben nemcsak Sindh és Punjab egyetlen kikötője, hanem 500 mértföldnyi területen az egyedüli czélszerű kikötőhely. Jelentékenyebbé váland azonban a forgalom, ha a régóta tervezett Euphrat-völgyi vasut kiépül, a midőn Kurrachee leend az ind-európai forgalom átmeneti állomása.

Kotree és Mooltan között, a Kotree-Mooltan indusvölgyi állami pálya legutóbb történt elkészültéig, a társulat saját költségén rendes gőzhajó-közlekedést tartott fenn. E czélból egy 300' hosszú, 80' széles,  $12\frac{1}{2}$ ' mély járású uszó-dock szereztetett be Angliában, 1869. évi július hóban bocsáttatván vízre Kotree mellett ezen, Indiában első vizi jármű.

b) A  $246\frac{1}{4}$  mértföld (396.22 km.) hosszú Punjab-vasut Mooltan-tól (57,000 lakos) e régi Punjab várostól indul ki s északkeleti irányban a 99,000 lakost számláló, mecseteiről híres Lahore-ig vezet, melynek közelében fekszik Jehan schahnak  $1\frac{1}{2}$  mértföldnyi, 450 szökőkuttal diszitett kertje. Lahore-tól (csatlakozás az északi Punjab állam-pályához) egy rövid szakasz kelet felé vezet az »Amrita Saras« (a halhatatlanság forrása) templomról nevezett Umritsur (Amritsur) városig (136,000 l.).

c) A  $307\frac{1}{2}$  mértföld (494.77 km.) hosszú Delhi-pálya Umritsur-tól délkeletnek indul, átkel a Beas-folyón egy 8820 láb hosszú hidon, mely 34 nyilással bír, 43—70' mély és 20' magas, és Loodianah mellett áthidalja a Sutlej-folyót egy 39 nyilású, 6456' hosszú, 40—50' mély és 17.5' magas hiddal, mely az 1871. évi nagy vízáradás alkalmával jelentékenyen megrongáltatott. További futásában érinti a pálya a Himalaya láthatárában fekvő városokat, u. m. Umballa-t (24,000 lakos), a füvészeti kertjeiről híres Saharunpore-t (44,000 lakos), valamint Meerut-ot (79,500 lakos) és Ghazecabad-nál végződik, honnan az East-Indian pálya egy rövid szakasza vezet Delhi-be s a hol másrésről Calcuttá-val is van összeköttetés.

A vállalat vonalainak összkiterjedése  $663\frac{1}{2}$  mértföld

(1067.57 km.). A Sindh-vonal 1861. évben, a Punjab-vonal első 32 mértföldje 1862. évben, az egész szakasz 1865. évben, a Delhi-vonal első 53 mértföldnyi szakasza 1867. évben és a hátralevő rész 1870. évben vétettek üzembe. Az állomások száma 68.

A felhasznált tőke 10.500,000 £, mely száztól 3 £ 15 s. kamatot gyümölcsözött, a kormány tehát az utolsó évben 169,818 £ kamatpótlékot volt kénytelen kifizetni. A tőkében részes 8975 személy, kik közül 57 Indiában lakik. Átlagos építési költség pályamértföldenként 15,830 £.

A személyzet száma 10,552, köztök: 376 európai, 172 kelet-indiai és 10,004 bennszülött; ezenkívül a társulat gőzhajó-vállalatánál eddig 1495 személy, köztök 55 európai s ugyanannyi keletindiai volt alkalmazva.

A felhasznált tüzelő anyagból 5055 tonna szén és 194 tonna coaks Angliából szállítottatott.

1877. évben szállítottatott: 2.741,430 személy és 775,092 tonna teherárú, ezek közt különösen gabona (358,043 tonna), vetemény (66,460 tonna), cukor (48,280 tonna), só (19,025 tonna), és tűzifa (16,880 tonna).

A pénzügyi kifejlődést — a gőzhajózási vállalatot beleértve, — a következő összeállítás tünteti elő.

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	összesen		
	£	£	£	£	£
1865	36,330	145,371	181,701	155,636	26,065
1870	182,589	236,938	419,527	333,125	86,402
1875	227,275	369,619	596,964	397,443	199,621
1876	225,745	342,012	730,881	493,291	237,590
1877	236,402	467,019	902,584	518,640	383,944

## 6. South-Indian vasut.

A délindiai vasut az egyetlen a magán-pályák között, mely 1 méter nyomtávval lett előállítva. — E vasut 1874-dik évben a korábbi Great-Southern és Carnatic pályák egyesüléséből keletkezett.

a) Madrastól dél felé futó vonal (csak az utóbbi években épült ki) csakhamar néhány mértföldnyire eltér a tengerparttól s Chingleput-nál csatlakozik a Madras-pálya Arconum állomásából kiinduló megrövidítő-vonalával, mely a pagoda-templomáról nevezetes hindu szent városig, Conjeveram-ig (20,000 lakos) már ki van építve. A délibb irányban fekvő Belper állomástól, a francia kormány nyal nem rég megkötött egyezmény szerint Pondichery-g egy szárnyvonal fog kiépítettetni. Cuddalore-nál eléri a vonal a tengert, ezután néhány mértföldnyire befelé fordul és Saliamungalum-nál az Erode-Negapatam-i vasutba szakad be.

b) A második vonal Erode-től, a délnyugati Madras-pálya állomásából indul ki, s kelet felé haladva Trichinopoly-t (76,530 lakos) érinti s Negapatam (48,600 lakos) kikötő városnál végződik. Az összekötő utak és czélszerű kikötő-berendezések hiánya miatt e vonalon a forgalom még nem fejlődhetett ki.

c) A déli vonal Trichinopoly-ban veszi kezdetét s délnyugati irányban Dindigul-ig és egyenesen dél felé az ösrégi, nagy, 9 tornyú pagoda-templomáról híres Madura-n át (52,000 lakos) a Tuticorin kikötőig és egy másik szárny-vonalon Tinnevely-ig (21,050 lakos) fut.

Kiépítve volt 1861. évben 49, 1865. évben  $97\frac{3}{4}$ , 1870-dik évben  $186\frac{3}{4}$ , 1875. évben  $283\frac{1}{4}$ , 1876. évben  $580\frac{3}{4}$  és 1877. évben 601 mértföld (967.01 km.); maradt kiépítendő 10 mértföld (16.09 km.). Az állomások száma 84. —

Az alaptőke 3.600,000 £, mely 2601 személy által jegyeztetett. Az utolsó évben 4 £ 2 s. kamatbevétel éretett el, az állami által tehát 33,516 £ kamatpótlék volt fizetendő. Az építési költség pályamérföldenként körülbelől 5900 £ volt, tehát jóval csekélyebb, mint a többi magán-pályáknál.

Az alkalmazott személyzet száma 6385; köztök 110 európai, 292 keletindiai és 5983 bennszülött.

1877. évben 5907 tonna szén 3188 £ értékben rendeltetett meg Angliából, melyért szállítási és biztosítási illeték fejében 5517 £ fizettetett.

1877. évben szállított: 4.047,615 személy és 387,561 tonna teherárú, — ezek közt különösen gabona (233,016 tonna), gránitkö (41,298 tonna), só (21,045 tonna).

A pénzügyi kifejlődést a következő összeállítás mutatja:

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	összesen		
	£	£	£	£	£
1865	19,127	16,109	35,236	17,451	17,785
1870	42,372	32,108	74,480	46,613	27,867
1875	54,228	49,125	103,353	49,774	53,579
1876	113,402	68,821*)	190,785	101,633	89,152
1877	152,968	145,167*)	309,852	157,647	152,205

### 7. Eastern-Bengal vasut.

Az egy vágánnyal kiépített pálya hossza 159 mértföld (255.83 km.), kezdetét veszi az indiai császárság fővárosa, Calcutta mellett. Az alkirály eme székhelye körülbelül 1 millió lakost számlál, kiknek legnagyobb része, a mohamedánok nem épen jelentéktelen száma mellett, hindukból áll; európai és curasiai körülbelül 20—30,000 lakik a városban. A pálya a Hoogly (Ganges) mentén halad Kooshtea-ig (csatlakozás a Northern Bengal vasuthoz) és onnan keleti irányban Goalundo-ig, a Ganges és Brahmaputra összefolyásáig. Keletre s néhány mértföldnyire Kooshtea-tól átkel a pálya a Gorai-folyón egy 1295' hosszú hidon, mely 7 nyílással bir, 43—70' mély és 21' magas.

A Calcutta-Kooshtea szakasz 1862. évben, a hátralevő szakasz 1870. évi deczember hó 31-én nyitvatott meg az alkirály által. Az állomások száma 32.

A pálya összeköttetésben van egy államilag biztosított gőzhajózási társulattal, mely Goalundó-tól rendszeres közlekedést tart fenn a Gangesen, Brahmaputrán és a mellékfolyókon. E vállalat 436 személyt (13 európai) foglalkoztat.

Az alaptőke 3.108,400 £, mely 1982 részvényes által iratott alá. Az utolsó évben 8 £ kamatjövedelem éretett el. Az építési költség mértföldenként körülbelül 18,700 £.

A pálya-személyzet száma 6270, — köztük 142 európai, 66 keletindiai és 6062 bennszülött.

\*) Ezenkívül különféle bevételek: 8,562, illetőleg 11,717 £.

A használt szén Indiában szereztetik be. 1877. évben szállított: 1.864,490 személy és 440,117 tonna teherárú, ezek közt különösen Jute (128,309 tonna), rizs (119,686 tonna), gabona (43,104 tonna), vetemény (42,034 tonna).

A pénzügyi eredmények a következő összeállításban sorolva fel:

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölös- leg
	Személy- forgalom	Árúforgalom	összesen		
	£	£	£	£	£
1865	62,158	50,682	112,840	54,094	58,746
1870	70,553	107,539	178,092	99,187	78,905
1875	110,298	185,520	295,818	190,081	105,737
1876	108,542	181,067*)	333,662	154,151	179,511
1877	117,793	268,712*)	442,477	181,730	260,747

#### 8. Oude és Rohilcund vasut.

A pálya az East-Indian vasut kiegészítő részéül tekinthető. A fővonal Benares közelében Chunar-nál a kelet-indiai vasutból indul ki, hol már megtétettek az előmunkálatok a Gangesen egy szilárd hidnak felépítése céljából. — A forgalom jelenleg még gőzkomp által közvetítettik. A pálya észak-nyugati irányban halad tovább Akberpore-ig, Shagunge mellett, hol jövőben a Buxar-ból (Boxar) kiinduló megrövidítő vonal fog csatlakozni. Nawabgunge (Barabunhee) mellett a 21 mérföld hosszú Byramghat-szárnyvonal csatlakozik, — azután dél-nyugati iránynak fordul a pálya Lucknow-ig (285,000 lakos). Itt szakad be az East-Indian vasutnak egy újabb, Cawnpore-ból kiinduló csatlakozó vonala, mely a Gangest egy 25 nyílású, 2750' hosszú, 50—60' mély és 31·65' magas hidon lépi át. Lucknow-tól észak-nyugati irányban halad a pálya Shahjehanpore-n (72,000 lakos) és Bareilly-n (Rohilcund fővárosa 106,000 lakossal) át Chundausi-ig, hol az East-Indian vasut harmadik csatlakozó vonala, az Allygurh-szárnyvonal szakad be. Ezen szárnyvonal Rajghot mellett átkel a Gangesen, egy 32 nyi-

\*) Ezenkívül különféle bevételek : 44,053, illetőleg 55,972 £.



lású, 3040' hosszú, 55' mély és 24'39' magas hidon. Chundausi-tól a pálya észak felé megy Moradabad-ig (57,300 lakos). A pálya további kiépítése Saharunpore-ig, — a Delhi és Lahore közti vonalhoz, tervben van.

Kiépítve volt 1871. évben: 42, 1875. évben  $542\frac{3}{4}$  és 1877. évben  $543\frac{3}{4}$  mértföld (874·89 km.); még kiépítendő  $168\frac{1}{4}$  mértföld (270·71 km.). — Az állomások száma 80.

Az 5.750,000 £-re rugó alaptőkét 2,762 részvényes adta össze. Az utolsó évben csak 3 £ 10 sh. kamatbevétel eredményeztetvén, a kormány 56,242 £ kamatpótlékot volt kénytelen előlegezni. Az építési költség pályamértföldenként körülbelül: 10,590 £.

A vállalat 6895 személyt foglalkoztat (214 európai, 87 kelet-indiai és 6594 bennszülött).

A használatba jövő szén a kelet-indiai szénbányákból szereztetik be.

1877.évben szállított: 2.753,772 személy és 631,938 tonna teherárú, és pedig különösen gabona (247,422 tonna), vetemény (52,451 tonna), só (43,350 tonna), rizs (25,545 tonna), tűzifa (12,180 tonna) és haszoufa (10,483 tonna).

A pénzügyi eredmények a következő összeállításból vehetők ki:

Év	B e v é t e l e k			Üzleti és fenntartási költségek	Üzleti fölösleg
	Személy-forgalom	Árúforgalom	összesen		
	£	£	£	£	£
1870	16,329	8,254	24,583	17,605	6,978
1875	137,585	137,587	275,122	164,273	110,849
1876	156,851	164,091*)	341,141	206,807	134,334
1877	172,869	218,618*)	434,181	227,420	206,761

### B) Állami vasutak.

A biztosított magánpályák rendszere, hiányai és a sok irányban észlelt rossz kezelés miatt, lord Lawrence alkirály és

\*) Ezenkívül különféle bevételek: 20,119, illetőleg 42,694 £.

utódja gróf Mayo, valamint sir Stafford Northcote és Argyl. herczeg államtitkárokban csakhamar erélyes ellenségekre talált. Elhatározott ennek következtében, hogy jövőre csakis államköltségen építtessenek új pályák s miután a kormány a szükséges felvételek, tervek, becslések és kiszámításokkal már korábban elkészült, 1870. évben meg is kezdték a földmunkálatok.

A kiépítésre engedélyezett vonalak összhossza  $3847\frac{1}{2}$  mértföld ( $6190\cdot63$  km.), míg a magánpályák hossza  $6215\frac{1}{4}$  mértföld ( $10,000\cdot34$  km.). Az állampályákból forgalomban van  $2014\frac{3}{4}$  mértföld ( $3241\cdot73$  km.), még nincs kiépítve  $1832\frac{3}{4}$  mértföld ( $2948\cdot89$  km.). — Az állampályák vonalai legnagyobb részt igen rövidек s legtöbbszörre 1 méter nyomtávval építvék ki.

Az állampályák építésére 1877. évi október hó végéig felhasznált tőke 17.661,000 £-et tesz ki; 1877. évi november és december hónapokban még körülbelül 300,000 £ használtathatott fel. Ezen tőkének az egyes vonalak szerinti felosztását és miként történt felhasználását a *D)* kimutatás tünteti elő.

Az állami pályák jármű-telepe áll: 162 mozdony, 518 személykocsi és 2469 teherkocsiból.

Majdnem minden állampályán három kocsiosztály van. A menetdíjak az egyes vonalokon különbözök, de rendszerint olcsóbbak, mint a magánpályákon. A szállítási díjak ellenben legtöbbször magasabbak a magánpályák ártételeinél.

1877. évben szállított összesen: 4.357,772 személy és 687,575 tonna teherárú. Az utasokat és árúkat az egyes kocsiosztályok, illetőleg árszabási osztályok szerint az *E)* kimutatás tünteti elő. Ugyanily módon tüntetvék ki az *F)* táblázatban a pénzügyi eredmények 1876. és 1877. évről.

Az állampályák vonalai a következők:

1. Calcutta and South-Eastern. Korábban magánpálya volt, Calcuttától a Ganges torkolatáig, Mutlah-ig vezet. Miután Mutlah-nál a Canning-kikötő még befejezetlen s a hajóforgalom számára kevés kényelmet nyújt, a pálya forgalma fölötte csekély.

A kikötő jó karba helyezésére egyébként a „Land Company“ 600,000 £-et szándékozik fordítani.

A pálya hossza: 28 mértföld ( $45\cdot05$  km.), melyből 15 mértföld 1862. évben, a többi 1863. évben nyitott meg. Az álló-

mások száma 8. Az alkalmazott személyzet száma 262 (3 európai, 2 kelet-indiai, 257 bennszülött).

2. Nulhatty-vasut. 4' nyomtávval, Nulhatty-tól, az East-Indian vasut régi fővonalának állomásától Arimgunge-ig vezet, mely város Bengalia egykori fővárosa, Moorsheedabad (46,200 lakos) közelében fekszik. A pálya hossza  $27\frac{1}{2}$  mértföld (44.25 km.); a megnyitás 1863. évben történt meg. Az állomások száma 7. Az alkalmazott személyzet száma 171, köztük 2 európai és 469 bennszülött.

3. Northern-Bengal. Koosthea-tól, az Eastern-Bengal vasut állomásától a Himalaya lábánál 720' magasságban fekvő Darjeeling-ig vezet. A kiépítésre engedélyezett pályahossz 241 mértföld (387.77 km.), melyből  $208\frac{1}{4}$  mértföld (335.07 km.) már kiépült. 1877. évi augusztus hó 20-án megnyitott a pálya Atraie-ig, a hasonnevű folyóról nevezett állomásig és 1878. évi január hóban az előhegység lábáig. Az állomások száma 14. A személyzet száma 2296 (30 európai, 20 kelet-indiai, 2238 bennszülött.)

A pálya különösen a vidék jelentékeny lóhere-termelése miatt bir fontossággal. A pálya kiépítése folytán Darjeeling-ből a thea és egyéb termények mintegy 14 óra alatt Calcuttá-ba szállíthatók, míg korábban 14 napot vett igénybe az oda való fuvarozás.

4. Punjab-Northern. Lahoretől észak-nyugatnak keleti Afghanistan egykori fővárosáig, Peshawurig (59,000 lakos) vezet. A pálya rendes nyomtávval épül és a Lahore-Ihelum szakasz, 103 mértföld (165.73 km.), már készen van, mely szakasz a Chenab-folyón (Tschinab) egy 9088' hosszú, 64 nyílású, 75' mély és 20' magas hidon kel át. Az Ihelum-Rawuljindee (város 193,000 lakossal) szakasz a befejezéshez közel áll, míg a végvonalon csak a felvételek fejeztettek be. A pálya összhossza  $427\frac{3}{4}$  mértföld (688.24 km.) leend. Az állomások száma 20. Alkalmazott személyzet száma 1251 (47 európai, 20 kelet-indiai, 1184 bennszülött.)

5. Assam. Még csak terv. Engedélyezett pályahossz 110 mértföld (176.99. km.). A pálya a »Northern Bengal« vasutból Rungpore (15,000 lakos) közelében fog kiágazni s

Doobree-n át Gowalpara-ig vezetend, Assam-tartomány első sín-összeköttetését képezendvén.

6. *Indus Valley*. Az indusvölgyi pálya, mely csak nemrég (1878. október) épült ki, kiegészíti a Kurachee és Lahore közti sinut eddigi hézagát, összekötvén Kotree-t Mooltan-nal. Az  $500\frac{1}{4}$  mértföld hosszú (804.91 km.) pálya szabványos nyomtávval állított helyre. Néhány nehezebb műtárgy, nevezetesen az Indus-hid Sokhar és Bakhar (Bhukkur) közt, — hol a közlekedés egyelőre erős gőzkompokkal tartatik fenn, — még befejezésre várnak; ellenben a Napier-hid a Sutlej folyó felett Bhawalpore-nál már régóta felépített. Ezen hid 4224' hosszú, 100' mély, több mint 30 láb magas és 16 nyilással bir. A pályatest előreláthatólag nagyobb mérvben ki lesz téve a vizáradások hatásainak, a károsodások megelőzése végett tehát különös védintézkedésekről kellett gondoskodni.

7. *Rajputana*. E 400 mértföld (643.6 km.) hosszú állampálya Agra-tól nyugatnak, illetőleg Delhi-től délfelé vezet Zeypore-ig, melynek közelében mindkét szárnyvonal egyesül; azután délnyugati irányban halad a pálya Ajmere-ig (35,000 lakos) és onnan egy kis szakasz megy délnek Nusseerabad-ig (17,000 lakos). Innen folytatást nyerend a pálya délfelé a Neemuch-állampálya által Kundwha-ig, a Great-Indian-Peninsular vasut állomásaig; míg Ajmere-től a tervezett Western-Rajputana állampálya által Ahmedabad-al létesítenék összeköttetés. Agra-nál egy 16 nyilású, 2272' hosszú, 70' mély és 31.66' magas hid vezet át a Zumna-folyón.

Kiépitve volt 1873. évben:  $92\frac{1}{2}$ , 1875. évben:  $379\frac{3}{4}$  mértföld és 1876. évben az egész pálya. Az állomások száma: 48. Alkalmazott személyzet száma: 4,936 (149 európai, 86 kelet-indiai, 4701 bennszülött).

8. *Neemuch és Holkar*. E pálya közvetlen déli folytatását képezi a 7. alatt említett vasutnak, és Nusseerabad-ot Kundwha-val Neemuch-on át Gwailor-ban és Indore-ben, a Maharaja Holkar ezen festői fővárosában hozandja kapcsolatba. Az északi szakaszból — Neemuch-vonal —  $36\frac{1}{2}$  mértföld (58.73 km.), a déli szakaszból — Holkar-vonal — 71 mértföld (114.24 km.) van készen.

Az engedélyezett pályahossz 390 mértföld (627.51 km.).

Az állomások száma 15. Alkalmazott személyzet száma: 921 (33 európai, 21 kelet-indiai, 867 bennszülött).

9. *Patree*. Szabványos nyomtávval kiépített és 1873. évben megnyitott  $22\frac{1}{2}$  mértföldnyi (36·20 km.) szárnyvonal, melynek üzletét a Bombay-Baroda és Central-India vasut kezeli. (l. A. 4.). Tervben van a pálya folytatása a körülbelöl 6 mértföld széles »Run of Kutch«-on keresztül Molia-ig.

10. *Wurdha-Valley*, a Great-Indian-Peninsular vasut-társulat üzlet-kezelésében van (l. A. 2. c.).

11. *Tirhut*. Az East-Indian vasut folytatását képezi Patna mellett Barh-tól Durbunga-ig és tovább észak felé. A kiépült szakasz  $79\frac{1}{4}$  mértföld (127·52 km.), legnagyobb részben a Rajputana pálya számára megrendelt anyagokból 1874. évben 3 hó alatt állíttatott helyre, hogy Tirhut-ban az éhinség enyhíttessék. Az állomások száma 11. Alkalmazott személyzet száma: 743 (28 európai, 12 kelet-indiai és 703 bennszülött).

12. *Rangoon and Irawaddy-Valley*. Britt-Burma-ban épült első vasut, mely Rangoon (100,000 lakos) fővárost az Irawaddy-völgy mentén a 25,000 lakost számláló Prome-al közvetlen síkapcsolatba hozza. Ezen, 1877. év május havában megnyitott szakasz hossza 163 mértföld (262·26 km.) és még további 43 mértföldnyi (67·58 km.) vonallal Alanmyo-ig fog meghosszabbíttatni. Az állomások száma 18. A személyzet száma: 2000 (75 európai, 62 kelet-indiai, 1863 bennszülött).

Egy másik,  $161\frac{3}{4}$  mértföld (260·25 km.) hosszban tervezett állampálya (Rangoon and Sittang-Valley) fog hallomás szerint kiépíttetni Rangoon-tól Tougnoo határvárosig (9410 lakos).

13. *Sindia*. A rendes nyomtávval kiépítendő vonal  $73\frac{3}{4}$  mértföld (120·26 km.) hosszban Agra-t Gwalior-ral, a Sindia Maharaja székhelyével fogja összekötni és részben (Agra-Dholpore) már készen is van.

14. *Western-Rajputana*. Engedélyezett hossz  $299\frac{1}{2}$  mértföld (481·9 km.). A pálya az Agra, illetőleg Delhi-Ajmere vasut délnyugati folytatását fogja képezni, s csatlakozásúl a Bombay and Baroda vasuthoz Ahmedabad-ban végződik. A vonal első része, Ajmere-től Beawur-ig  $35\frac{3}{4}$  mértföld, még 1878. év-

ben megnyitattni szándékoltatott; egy további  $81\frac{3}{4}$  mértföldnyi szakasz, valamint az Ahmedabad-ból kiinduló 78 mértföldnyi szakasz is, építés alatt áll. A 104 mértföldnyi közbeneső vonal kiépítésére még előkészületek sem tétettek.

15. **Nagpore and Chattisghar.** Engedélyezett pályahossz  $123\frac{1}{2}$  mértföld (198·71 km.). E vonal a Bhosawul-Nagpore szárnyvonal keleti meghosszabbításául szolgálend.

16. **Dhond and Munmar.** Szabványos nyomtávval, 145 mértföld (233·30 km.) hosszú, az építés az éhínség alkalmával 1877. évi augusztus hóban kezdetett meg és 1878. évi ápril hóban befejeztetett. A pálya összeköti a Bombay-Jubbulpore-Allahabad és Bombay-Madras vonalakat, tehát északi és déli India vasuthálózatát oly módon, hogy az átmeneti forgalmat nem szükséges többé a Gath-on keresztül irányítani.

17. **Berar.** A Nagpore-vonal rövid szárnyvonala Khamgaon és Amraoti-ig, melyeknek üzletét a Great-Indian-Peninsular vasut kezeli. (l. A. 2.).

18. **Nizam-Government.** A Bombay-Madras vasut Wadi állomásától Hyderabad és Secunderabad-ig. [Az üzlet a Great-Indian-Peninsular vasut által kezeltetik. (l. A. 2.).

19. **Baroda-State.** A pálya  $2' 6''$  nyomtávval építettik,  $55\frac{1}{4}$  mértföld (88·89 km.) hosszú lesz, melyből 20 mértföld (32·18 km.) már 1876. évben átadatott a közforgalomnak. Az üzlet és a Meagam-tól Dubhoe-ig vezető szakasz továbbépítése a Bombay and Baroda vasut által láttatik el. (l. A. 4.).

20. **Muttra and Hattaras tartományi vasut.** 29 mértföld (43·44 km.), 1875. évben nyitattott meg. A pálya az East-Indian vasut szárnyvonalát képezi Agra-tól észak felé. A 104,596 £ alaptőke  $\frac{2}{3}$ -a a tartományi alapokból,  $\frac{1}{3}$ -a a helyi érdekeltek hozzájárulásából fedeztetett.

21. \*) A tervezett »**Patna-Gya**« tartományi vasut 58 mértföld (93·32 km.) hosszban, szabványos nyomtávval és az East-Indian-vasut szárnyvonalaként fog kiépítettetni.

### III.

Angol-India a hűbéres államokkal együtt 3.801,176 □ kilométer, vagyis 69,033·4 földrajzi □ mértföld kiterjedésű,

\*) A még csak tervben levő állampályák a D) alatti kimutatásban sorolva fel.

239.404,600 lakossal (1872. évi népszámlálás.\*) Egy □ kilométerre átlag 63 lakos esik.\*\*\*) India ezek szerint nagyobb mint déli, nyugati és közép Európa együttvéve (egész Európa, Oroszország és Skandinávia kivételével), míg a lakosok száma mintegy  $\frac{2}{3}$ -át teszi ki Európa lakosságának.

Az indiai vasuthálózat hossza  $8051\frac{3}{4}$  mfl. = 12,955·26 km., 900 állomással.\*\*\*) Európának fentebb párhuzamba vont részében a vasuthálózat összkiterjedése 125,000 km., tehát itt majdnem tízszer annyi vasút van, noha a vasuttal igen gyéren ellátott Balkán-félsziget is beszámíttatott. Indiában 1 □ kilométerre esik 0·003 km. vasút és 0·0002 állomás, tehát 1 km. vasút 293 □ km. területre és egy állomás körülbelül 4220 □ km. területre. Egy földrajzi □ mértföldre esik 0·18 km., (Nagy-Britanniában 4·75 km.), 10,000 lakosra 0·54 km. vasút. (Nagy-Britanniában: 8·45 km.)

A posta-állomások száma 1877. évben 3661, tehát 4-szer annyi volt, mint vasuti állomás. A távirda-állomások száma 1877. évben 956 volt. A távirdavonalak hossza 28,543 km. volt, tehát kétszer annyi, mint a vasutvonalaké.

1877. évi szeptember hó 30-án az indiai vasutaknál alkalmazva volt 132,040 személy, köztök: 3607 európai, 3319 kelet-indiai és 125,114 bennszülött. Az európaiak 2·75%-át, a kelet-indiaiak 2·51%-át teszik az összszemélyzetnek.

A mérnökök, igazgatók, felügyelők és műhelyfőnökök, s részben az iroda-személyzet, a mozdonyvezetők és kalauzok ez idő szerint még kizárólag európaiak. Az európai hivatalnok fizetése 3—4-szer nagyobb, mint Angliában és 10-szer magasabb, mint a bennszülött alkalmazottaké. Az utóbbiak a gépészeti munkák iránt igen fogékonyak s a mozdony-műhelyekben igen jó szolgálatot tesznek, sőt utóbbi időben a bennszülöttek nagy

\*) Behm und Wagner, „Die Bevölkerung der Erde“ adatai szerint V. Ergänzungsheft No. 55. zu Petermann's Mittheilungen, Juli 1878. Gotha, Justus Perthes. Más közlemények adatai részben eltérők.

\*\*) Ugyanazon forrás szerint esik átlag egy □ kiométerre Európában 316, Nagy-Britanniában 108·7, a német birodalomban 79·1, Franciaországban 69·8, Ausztria-Magyarországban 60·0 lakos.

\*\*\*) Az indusvölgyi pálya figyelmen kívül hagyásával 886 állomás. Ezen legutóbb megnyílt pálya állomásainak száma egész biztossággal még nem volt megállapítható.

számban alkalmaztatnak mozdonyvezetőkül. Általában dicsérőleg ösmertetik el kitartásuk, testi erejük és pontosságuk. A művelt bennszülöttek, mint állomásfőnökök, számtisztek, üzletigazgatói segédek, kiadók és kalauzok kielégítőleg teljesítik kötelmeiket, ezen személyzet egy része mindamellet mindig európaiakból fog állani.

A vasutak mellett némely helyeken vasuti városok keletkeztek az európaiak és családjaik számára, templomok, intézetek, fürdők, kereskedések és könyvkereskedésekkel. A lapdázás és tekézés ép oly szenvedélyesen üzetnek itt, mint Angliában. A gyermekek oktatásban részesülnek s később szülők hivatali helyeit nyerik el. A gyermekek czélszerűbb nevelése, kiknek száma 3660-ra rug, (köztük 1100 európai) a vezénylői körök élénk érdeklődésének tárgya. Azon nézetben vannak, hogy e gyermekek az iskola-köteles korban az egészségtelen síkságokról a hegyi vidékekre hozandók s ott európai rendszer szerint nevelendők fel. A Scind-Punjab and Delhi vasut megtette ez irányban a kezdeményezést, a mennyiben az 5000' magasságban fekvő Mussoörie városban 28 gyermek számára egy iskolát alapított. A gyermekek itt testi és erkölcsi tekintetben nagy haladást tanusítanak, s a síkságon nevelkedő gyermekekhez hasonlítva, a virágzó egészség jeleit mutatják. A kormány erélyes beavatkozásától várják ezen üdvös intézmény további fejlesztését.

Az East Indian vasuttársulat az által igyekszik alkalmazottjai érdeklődését fokozni, hogy a 6<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ot meghaladó tiszta jövedelem egy részét az alkalmazottak takaréktőkéjéhez csatolja. A hivatalnokok e takaréktőkéhez fizetésük bizonyos százalékaival állandóan hozzájárulnak. A társulat 1875. évben 20,000 £-el járult e tőkéhez. Az Oude and Rohileund-vasut más módon segélyzi hivatalnokait, ugyanis a helyett, hogy az állomásokon a kocsik fel- és kirakodására határozott számú munkásokat tartana, ezen üzletet szerződések alapján az állomási főnököknek engedi át, mi által azok számára némi csekély hasznot enged s ez úton biztosítja érdeklődésüket a forgalom növelése iránt.

Ila az összes indiai vasutbálózat 1877. évi üzleteredményeit az 1876. év forgalmával összehasonlítjuk, rendkívüli forgalom-emelkedést constatálhatunk.



Az áruforgalom 5.793,949 tonnáról 8.309,943 tonnára,\*) tehát 2.515,994 tonnával emelkedett; a bevétel 5.651,357 £-ról 7.669,314 £-re,\*\*) tehát 2.017,957 £-el növekedett. Ezen emelkedés főleg a fokozódott gabna-szállítás által eredményezett, a mennyiben a gabonát nagy távolságokra a felső tartományokból és Bengaliából délre kellett szállítani. Az utasok száma 30.555,756-ról 34.143,512-re, tehát 3.587,756\*\*\*) személylyel szaporodott; a bevétel pedig 2.655,067 £-ről 2.843,951 £-re, tehát 218,353 £-el †) emelkedett. Az utasok legnagyobb része a 3-ik (4) osztályra esik: 33.169,217 személy 2.162,968 £ bevétellel; a 2-ik osztályban 763,420 személy, 164,684 £ bevétellel; és az 1-ső osztályban 210,875 személy és 136,121 £ bevétel. ††) Minden személy átlag beutazott 60 mértföldet, vagyis 96,54 km-t. Hét lakosra esik egy évben egy utazás; Nagy-Britanniában minden lakosra évenként 17 utazás esik.

Az összbevételekből a személyforgalomra 25,77%, az áruforgalomra 69,37%, a maradvány pedig a különféle bevételekre esett.

Az áruforgalomban sokkal kedvezőbb a haladás, mint a személyforgalomban. Átlag minden tonna 236 mértföldre (379,72 km.) szállított. Az egyes szállítási cikkek szaporodása, az 1872. évi forgalommal összehasonlítva, a következő számadatokból kitűnik.

Gabona 3.433,953 tonna, 586,133 tonna ellenében; só 462,716 tonna, 248,586 tonna ellenében; szén 673,168 tonna, 403,632 tonna ellenében; dohány 46,451 tonna, 31,055 tonna ellenében; ezukor 305,236 tonna, 124,790 tonna ellenében; bőr 67,363 tonna, 59,646 tonna ellenében. (Szaporodás részben a marhaállomány közt takarmány-hiány miatt előfordult nagyobb halandóság következtében.) Gyapot (csekélyebb forgalom) 188,902 tonna, 201,211 tonna ellenében.

A forgalmi eszközök elégtelensége miatt sokszor hallatszott

\*) Nagy-Britanniában 209 millió.

\*\*) Évi jövedelem Nagy-Britanniában 675 millió mark.

\*\*\*) Nagy-Britanniában az utasok száma 538 millió volt.

†) Személyszállítási bevétel Nagy-Britanniában 523 millió mark.

††) Nagy-Britanniában 3. osztályban 427 millió, 2. osztályban 6½ millió, 1. osztályban 44¼ millió utas.

panasz. A mozdonyok szaporodása 111-el (1876-ban: 1519, — 1877-ben: 1630); a teherkocsik szaporítása 1434-el (1876-ban: 27,829, 1877-ben: 29,263) és a személykocsik szaporítása 203-al (1876-ban: 4691, — 1877-ben: 4894) nem elégité ki az általánosan növekedett forgalom igényeit. \*) A vonatmértföldek kevesbitése, — illetőleg nagyobb és nehezebb vonatok rendszeresíthetése céljából — Angliából újabban erősebb mozdonyok szállítottak Indiába.

A fenntartási és üzleti kiadások 1877. évben 4.883,115 £-et tettek.\*\*) A kiadások az elegy-bevételek 43·79%-át tették ki.\*\*\*)

A szén beszerzése, a mint az egyes vasutakra vonatkozólag fennebb közölt adatokból kitűnik, — Indiában rendkívül fontos tényező. Igen természetes, hogy azon vasutak, melyek Angliából vagy Ausztráliából szerzik be a szenet s szállítási s biztosítási illeték fejében többet fizetnek, mint a mennyit a szén beszerzési ára kitesz, — rendkívül magas üzleti kiadással dolgoznak. Igen kevés indiai pálya van azon kedvező helyzetben, hogy közvetlen közelben megfelelő kőszénteleppel bírna, a mennyiben Indiának sem déli, — sem északnyugoti részében, s illetőleg a Gangestől észak felé nagyobb kőszéntelepek eddig még föl nem fedeztettek. Legkedvezőbb helyzetben van az East-Indian vasút, mert Kurhurballi és Serampore környékén kiterjedt kőszénbányákat tart üzemben. Az előbb említett kőszéntelep 1871. január hó 1-től számított 82 év tartamára 50,729 rupia évi bérért vétetett bérbe a kormánytól. Ha az évi kiaknázás 5.000,000 maund-ot (1 maund = 33,869 kg.) meghalad, — minden további maund után 1 rupia kárpótlást tartozik a kormánynak a társulat fizetni. Mihelyt a pálya az állam tulajdonába megy át, — a bérleti szerződés is lejárt, mely egyébként a kormány által minden 10 évben fölbontható. A Seramporetelepek a Serampore-i Tekait-tól 4943 rupia évi díjért bérelvék ki. Általában az indiai szén rosszabb, mint az angol szén; csakis a bengal szén tekinthető az angollal egyenlő minőségűnek. A Nerbudda-szénből (l. II. A. 2.) 33 mázsa csak 20 mázsa

---

\*) Nagy-Britanniában van: 12,994 mozdony, 37,500 személykocsi és 366,850 teherkocsi.

\*\*) Nagy-Britanniában 670<sup>2</sup>/<sub>3</sub> millió M.

\*\*\*) Angliában: 54%.

angol szénnel ér fel, és a Wurrora-szén az angol szénhez hasonlítva csak felényi tüzelő erővel bír.

A. indiai pályákon előforduló sajátságos balesetek kiválasztva az elemek szilajságának tulajdoníthatók. A folyamok rohamos áradásai elsodorván a hidakat, a vonatok gyakran elsüllyednek a mély vízben. Az esős időszak alatt csaknem minden évben megrongáltatnak a töltések és hidak s egyes szakaszokon hosszú időn át lehetetlenné tétetik a közlekedés. Sindh-ben egyszer egy sebes patak elmosván egy falut, a vasuti hidat is tova ragadta. A vadállatok is sokszor okozói voltak baleseteknek. Egyebek közt egy elefánt megtámadott egy vonatot és egy bölény egy másik vonat kisikamlását idézte elő. Egyébként mindezek ritka esetek; — általában véve az indiai vasutakon épen nem veszélyesebb az utazás, mint az európai vasutakon. Szegény emberek a hőség és kimerültség következtében gyakran elhaláloznak ugyan a vasuti kocsikban: de ezek rendszerint kiélt teremtmények, kik élők fentartásának utolsó kísérleteként valamely üdülést nyújtó kápolnához igyekeznek eljutni.

Az 1877. üzletévben előfordult halálozások és sérülések a G. alatti táblázatban mutatvák ki.

#### IV.

Midőn kormánykörökben India számára a vasutak építése elhatározott, a szükséges építési tőkét magánosok veszélyére lehetetlen volt beszerezni. Az indiai tőkepenzesek rendszerint csak oly befektetésekhez adnak pénzt, mely után 12<sup>o</sup>/o-os haszonra bizton számíthatnak; az angol tőkepenzeseknek pedig sokkal frisebb emlékezetökben állott a hazai vasuti kölcsönök-nél szenvedett veszteség, hogysen pénzeiket ily célra az országon kívül rendelkezésre adni reá birhatók lettek volna. — A kormánynak tehát csak két mód között volt választása: vagy állami költségen építeni, vagy a veszteségek elleni teljes biztosítás mellett részvény-társaságokat alakítani. Dalhousie az utóbbi módot választá, azon feltevésben, miszerint a magántársulatok nem fognak sokkal lassabban építeni, mint a kormány építene, s hogy az átlagos építési költség mértőföldenként 500 £-et és rendkívüli nehézségek között 85000 £-et meg nem

fog haladni. Hogy mennyire csalódott a lord e tekintetben, kitűnik a fenebb előadottakból.

Az indiai vasutak építési költsége 1877-dik év végéig 113,344,541 £-re rugott, melyből a magán-pályákra 95,382,941 £, az állami pályákra 17,961,000 £ esik. Ezen tőkébe nincs beszámítva:

a) a biztosított kamatok, melyeket a kormány folyósított, de a társulatoktól még vissza nem kapott;

b) a kormány által szenvedett árfolyamveszteség, és

c) az ingyen átengedett területek értéke.

Az előlegezett kamatok az építési tőkéhez hozzá nem üthetők, minthogy a vasut építési tőkéjét csak az előállításra fordított költség képezheti. Kezdetől fogva 1877. év végéig a kormány 66.212,183 £ állami biztosítási előleget utalványozott ki, mely összegből 39.409,880 £ vasuti bevételek útján fedeztetett. A későbbi évek feleslegeiből tehát még törlesztendő maradt 26.802,304 £ biztosítási előleg.

Az árfolyam-veszteség körülbelül 2 millió £-re rüg. — Ugyanis midőn az engedélyek kiadattak, a rupia árfolyama 1 s. 10 d. = 22 d. volt, és ehhez képest állapított meg az értékviszony. A vaspályák előhaladt építése folytán a rupiák árfolyama 2 s. = 24 d. emelkedett; a kormány a társulatoknak rupiákban volt kénytelen a fizetéseket teljesíteni, és így a kapott 22 d. helyett valóságban 24 d.-t fizetett. Azon remény, hogy ezen kiadási többlet csak átfutó tételt képezend, s hogy a társulatok által a kormány javára teljesítendő későbbi fizetéseknél az árfolyam-veszteség kiegyenlítést találанд, nem valósult meg. A vasutak ugyanis oly időben hajtottak fel jelentékenyebb jövedelmeket, midőn a rupia-árfolyam 1 s. 10 d., sőt még alább szállott; e szerint a reményelt nyereség helyett újabb veszteség merült fel. Jelenleg a rupia-árfolyam 1 s. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d.

Az indiai vasutak átlagos építési költsége mértfüldenként 15,021 £, tehát 3-szor magasabb a lord Dalhousie által előírányzott költségnél. A többkiadás különböző okokból keletkezett. Részben az 1858-ki lázadás folytán is merültek fel több költségek, amennyiben az East-Indian vasut költséges munkálatai elromboltattak, és az építés akadályoztatván, a tervek

megváltoztatása is szükségessé vált. Ezen veszteség biztosan meg nem állapítható ugyan, de legalább is 3—4 millió £-re tehető.

Emellett az építési anyagoknak a kikötőkből az ország belsejébe való szállítása költségesebb volt, mint feltételeztetett. Az építés gyorsítása oly érezhető szükség volt, mikép nem lehetett egy összefüggő vonalban építeni s az elkészült vonalat az anyagok szállítására felhasználni, hanem egyszerre több helyen kezdettek meg az építkezések. Szárazon és vizen egyaránt hiányzott a megfelelő közlekedési eszköz, minélfogva különösen az East-Indian  $\frac{1}{2}$  millió £ költséggel gőzhajókat volt kénytelen beszerezni, hogy az anyagot Calcuttából elszállíthassa. — A folyam-áthidalások, amint fennebb több helyütt kimutattatott, szintén előreláthatlanul növelték a kiadásokat. Egyébként nem csekély mérvben vezethető vissza a költségszaporodás a rossz igazgatásra, s a kamatbiztosítási rendszer csak a visszaélések elősegítésére nyújtott alkalmat, a mennyiben a társulat minden körülmények között számíthatott a biztosított kamatokra.

Majdnem az összes biztosított építési tőke Angliában szereztetett be, Indiában csak 1%, s ennek is fele van a bennszülötteknél elhelyezve. Ezen tőkéből 82.731,259 £ 5%-al, 1.239,682 £  $4\frac{3}{4}$ %-al és 500,000 £  $4\frac{1}{2}$ %-al kamatoztatik. — Az alaptőke 59,891 személy által adatott össze; 600 részvényes, közöttük 346 bennszülött, Indiában lakik. A tőke többi része 4— $4\frac{1}{2}$ -os, rövid időközökben visszatérítendő kölcsönök útján fedeztetett. Az állami pályák építési tőkéje 4 és  $4\frac{1}{2}$ %-os államkölcsönök útján kiválólág Indiában szereztetett be.

A vasutak jelenlegi pénzügyi helyzete folytán az új vonalak helyreállítására szükséges tőke könnyebben szerezhető be Indiában. Néhány belföldi állam a saját vonalaik kiépítésére szükséges tőkét a kormány közbenjárása és biztosítása folytán kölcsönképen előlegezte. A tartományi alapok szintén igénybe vétettek mellékpályák kiépítése céljából, s a környékbeli beunszülöttek is közrejárultak az ily vállalatok létesítéséhez.

A korábbi évek pénzügyi eredményei egyáltalán nem elégitették ki a reményeket. Ennek oka a túlságos építési tőkén kívül a forgalom lassú kifejlődésében és a magas fenntartási költségekben rejlik. Jelenleg már kielégítőbb az ered-

mény. Az utolsó év eredménye még jelentékenyebb lett volna, ha a pályák elegendő forgalmi eszközzel lettek volna ellátva.

Állami előlegek fejében legnagyobb összeget, 1.858,504 £-et folyósított a kormány 1871. évben; 1875. évben még több előleg fizettetett ki 1 millió £-nál; míg 1877-ben a biztosított kamatjövedelmen felül 1.454,591 £ fölösleg eredményezett. 1872. évben az összes tőke után tiszta jövedelemként 3 £ 2 s. 4 d., 1877. évben már 5 £ 5 s. kamatjövedelem éretett el.

Az állampályák elegy-bevétele az utolsó évben 537,628 £-re rugott, melyből a kiadások 396,272 £-et emésztvén fel, a tiszta jövedelem 141,356 £-et tett. Az anyag-árak csökkenése a vasuthálózat további kifejlesztését jelentékenyen elősegítendi. Míg 1873. évben egy tonna vassin 13 £ 7 s. és egy tonna aczélsín 18 £ 10 s.-be került, jelenleg az aczélsín ára tonnánkint csak 5 £ 7 s. 6 d. Egyéb vasuti anyagok, nevezetesen a mozdonyok és gépek ára aránylag szintén csökkent.

Az állampályák építése folytán csakhamar napirendre került azon kérdés, vajjon a kormány ne váltsa-e be az összes magán-pályákat? Különösen a mellett szólaltak fel sokan, hogy a 25 évi határidő lejártával a magán-pályák évi járadék fizetése mellett megszereztesse. Az államvasuti rendszernek is vannak azonban ellenségei, ezek között felemlitendő Burton F. Richard, ki »Sind revisited« című művében az indus pályák építési munkálatainak lassú előhaladása felől értekezvén, a kormányt rendszertelenséggel vádolja.

A határidők, melyekben a kormány a magánpályákat arról értesíteni tartozik, hogy 6 hónap alatt az illető vonalakat átvenni szándékában áll, a következők:

East-Indian vasut fő-vonalára nézve	1879. február hó	15.
» » » Jubbulpore-vonalára		
nézve . . . . .	1883. ' april »	21.
Great-Indian-Peninsular vasutra nézve	1899. august. »	17.
Madras-pályára nézve . . . . .	1907. april »	1.
Bombay-Baroda and Central-India vasutra		
nézve . . . . .	1905. május »	1.
Scinde, Punjab and Delhi vasutra nézve	1885. január »	1.
Eastern-Bengal . . . . .	1883. julius »	30.

South-Indian vasutra nézve . . . . 1890. martius hó 1.  
 Oude and Rohileund vasutra nézve . 1887. august. » 2.

Ha a vasutak közvetett eredményeit kutatjuk, első sorban az ötlik szemünkbe, hogy a lakosság most olcsóbban jut a ruházathoz és élelemhez. A munkás nagyobb napi bért kap s kezdi belátni, hogy munkaerejének értékesítése nem függ többé egyedül a munkaadó önkényétől, hanem a természet törvényei által szabályoztatik. A vasuti műhelyekben az ügyes bennszülött kézműves együtt dolgozik az angollal, tanul s követi a példát. Ezen érintkezés erkölcsi hatásai nemsokára jelentkezni fognak az előítéletek megszűnése és a szokások változásaiban.

A titokteljes mozgató erő eleinte visszariasztá a bennszülötteket a vasutaktól, féltek az elbűvöltetéstől. A zarándokok kétkedtek a vaspályáni utazás megengedhetősége felett; de miután a hinduk nagy Sanhedrim-je kinyilatkoztatta, hogy a zarándoklás hathatóságát a vaspályán való utazás egyáltalán nem koezkáztatja, azóta a zarándokok ezrei használják a vasutakat. Az alsóbb néposztály kezdetben alkudozott a vitelbér felett, de természetesen csakhamar elállaniok kellett e sajátságos szokástól.

Az Indiában fölötte kifejlődött kastrendszer a vasutak használata folytán kétségkívül jelentékenyen megingattatott. A magasabb állású hindu, semhogy nagyobb vitelbért fizessen, inkább egy kocsiosztályban utazik azon embertársaival, kikkel különben megaláztatásnak tartá egy fedél alatt tartózkodni. Kezdetben halállal fenyegeté a vonatról esetleg lekésett kisebb Rajah az állomásfőnököt, hogy ez a vonatot nem várakoztatta. Ez idő szerint azonban már felfogják azt, mikép a Rajáh-k is engedelmeskedni tartoznak a vasuti harang parancs-szavának. Ime közvetett irányban ily üdvös hatást gyakorolnak a vaspályák a társadalmi viszonyokra és a lakosság szokásaira, a közvetlen hatás pedig a szállított utasok számából tűnik ki. Kétségtelen, hogy a bennszülöttekben sem hiányzik az utazási vágy és hajlam, s hogy az utasok száma a közlekedési eszközök tökéletesbitésétől függ. 15 év előtt a vaspályá-utasok száma alig 12 millió volt, s 10 év múlva már 18 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> millióra, 1875. évben 26 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> millióra és 1877. évben 34 millióra szaporodott fel az utasok száma. Minthogy a 3-ik (4.) osztályú

utasok 97 %/o-át, a 2-ik osztályú utasok 2·25 %/o-át, az 1-ső osztályú utasok pedig kevesebb mint 1 %/o-át teszik az összes utasoknak, természetes azon következtetés, hogy éppen a nép nagy tömege utazik s hajt jövedelmet a csekély vitelbérek daczára a pályáknak.

A vaspályák előnyeit egyébként az európaiak is élvezik, a mennyiben könnyen és gyorsan utazhatnak át oly vidékeken, melyeken előbb egészségök, sőt éltök kockára tételével, csak hosszabb idő alatt sok kin- és fáradsággal hatolhattak át. Az ily utazások élvezete Indiában azonos előfeltételektől függ, mint Európában. Egészség, időjárás, a vidék és társaság kellemessé vagy kinossá teszik az utazást, a mint hogy általában az élet is ily külsőségektől befolyásoltatik. A hőség és por azonban Indiában majdnem elviselhetetlen. Több napi utazás közben a száraz síkságok, mocsarak és posványok kifárasztják a szemet, s így a távoli halom megpillantása már némi üdülést okoz. Ha azonban az út a Ghat-on, a Neilgherry halmok mellett, Dél-India gazdag növényzetű rónáin visz át, vagy a Himalaya tűnik fel a láthatáron, akkor a természet egész szépsége és pompájában tárul fel az utas előtt.

Politikai tekintetben az indiai vasutak értéke megbecsülhetlen. Alig szükséges bizonyítani, hogy oly intézmény, mely eme roppant kiterjedésű birodalomban a kormány különböző székhelyeit közelebbi összeköttetésbe hozza egymással, s a katonai erő gyors és könnyű szállítását biztosítja, a kormányzati erő forrása és eszköz a nyugalom és biztonság fentartására nézve. S a vasutak meg is felelnek e rendeltetésüknek, mi mellett jelentékeny megtakarítást biztosítanak, s jelzik a bennszülöttek előtt az uralkodó nemzet erélyét, hatalmát és segédforrásait. A szabadságot, biztonságot, igazságot és öntöző-csatornákat talán mások is biztosíthaták vala India számára; de a vasutak csakis az Angliában nélkülözhető tőke segélyével voltak létesíthetők.

Hogy a pályákon a katonaság és hadi szükségletek gyorsabb szállítása biztosíttassék, közelebbről kijelöltetett a járműtelep azon része, mely katona-szállítások czéljaira első sorban rendelkezésre bocsátandó. Az utolsó évben a bennszülött csapatoknak Európába történt szállítása nagy könnyűséggel ment



végbe, s a Great-Indian-Peninsular és Bombay and Baroda vasutak a csapatok gyors és pontos szállításaért a kormánytól különös elismerést nyertek. Nem csekélyebb szolgáltatokat tesznek a vasutak a kormánynak a folyamatban levő afghan háborúban.

A bel- és külkereskedelem kifejlődésére nézve a vasutak, önként érthetőleg, szintén nagy befolyást gyakorolnak. A kereskedői világtól elzárt helyeken új piacok nyíltak. A bennszülött kereskedő nyugodt és számitó; még a legtávolabb helyeken is érdeklődnek a többi helyek piaci árai iránt. A szállításnál minden árkülönbséget megfontol, de épügy méltányolja a szállítás gyorsaságát és biztonságát, miért is örömet használja a vasutat.

Az Indiában gyakorta előfordulni szokott éhinség alkalmával a vasutak megbecsülhetlen szolgáltatokat teljesítenek. A fennebb számjelzett gabnaszállítmány tömegessége fényes bizonyítékul szolgál e tekintetben. A vasuthálózat további kifejlesztése útján remélhetőleg gátot lehetend vetni az éhinségek iszonyatosságainak.

*Höpfner után*

VÖRÖS LÁSZLÓ.

## IX. 1 m u t a t á s

az indiai vasutak forgalmi eszközeiről és azok használatáról.

Folyó szám		Mozdony		Személykocsi		Teherkocsi		Az egyes vonatokkal me- nesztet járművek átlagos száma				Az 1877. évben Angliá- ból beszerzett anyag				
A vasut meg- nevezése	Állomány 1876. év végén	Szaporodás vagy csökkenés	Állomány 1877. évi december hó 31-én	Állomány 1876. év végén	Szaporodás vagy csökkenés	Állomány 1877. évi december hó 31-én	Állomány 1876. év végén	Szaporodás vagy csökkenés	Állomány 1877. évi december hó 31-én	A személy vonatoknál	A tehervona- toknál	A vegyes vonatoknál	teher- kocsi	Tonna- szám	Az anya- gok értéke £	Szállítási és biztosítási illeték £
1 East Indian . . . . .	511	— 4	507	982	—	982	6701	—	6701	17*) 14.75	30 *) 26	16.75 *) 8.75	5 14.5 *)	23499	183193	19506
2 Great-Indian-Peninsula	345	+ 10	355	1314	—	1314	6679	—	6679	14.8	21.2	9.7	13.1	33311	322663	60056
3 Madras . . . . .	128	+ 22	150	391	—	391	3223	+ 18	3248	9	17	5	7	63569	283003	85893
4 Bombay-Baroda-Cen- tral-India . . . . .	80	— 3	77	295	—	295	2708	— 64	2644	9.3	12.4	12	14.9	4740	45609	5135
5 Scinde-Punjab and Delhi	156	— 5	151	534	— 17	517	2927	+ 42	2969	14.6	33.45	10.34	15.66	2927	27158	4463
6 South Indian . . . . .	93	— 4	97	342	+ 24	366	1333	+ 310	1643	—	—	26	—	4271	60581	6864
7 Eastern Bengal . . . .	43	—	43	169	+ 11	180	701	— 10	691	14	43	8	27	839	10202	1301
8 Oude and Rohilcund .	69	+ 19	88	322	+ 9	331	1494 **)	+ 750	2244	22.04	29.60	13.68	10.32	2679	61127	4295
9 Állampályák . . . . .	94**)	+ 68	162342**)	—	+ 176	518	2081 **)	+ 388	2469	—	—	—	—	82997	775126	115841
Összesen . .	1519 + 111	1630	4691 + 203	4894	27829 + 1434	29263	—	—	—	—	—	—	—	218892	1773662	303353

\*) Kővonal, illetőleg Juhlpore-vonal. \*\*) Megközelítőleg számítva.

**K i m u t a t á s**  
az indiai magánvasutak 1877. évi személy- és teherforgalmáról.

VÖRÖS LÁSZLÓTÓL.

355

Folyó szám	A vasút megnevezése	S z e m é l y f o r g a l o m						Élt állatok száma	T e h e r f o r g a l o m										
		Az utasok száma							A teherárúk tonnaszáma										
		I. osztály	II. osztály	Középosztály	III. osztály	IV. osztály	Valamennyi osztály összesen		Bérletjegytulajdonosok száma	Szén és coaks	Egyéb ásványok	Összesen	I. osztály (legelőbb)	II. osztály	III. osztály	IV. osztály	V. osztály	Kivétel: ártéri és ártéri összesen	Valamennyi osztály összesen
1	East-Indian: a) fővonal . . . b) Jubbulpore-vonal . . . .	$\frac{1}{2}$ 45966 $\frac{1}{2}$ 5146	$\frac{1}{2}$ 120845 23437	$\frac{1}{2}$ 541276 5473	$\frac{1}{2}$ 6256962 319493	$\frac{1}{2}$ —	695051 353850	$\frac{1}{2}$ 11425 —	17263 —	324032 21672	— —	624022 24672	1615948 377125	165600 19325	48157 8760	20159 1796	5422 359	90543 5816	1946129 413451
2	Great-Indian-Peninsula .	30885 $\frac{1}{2}$ 13631	126682 44835	—	491229 $\frac{1}{2}$ 1753156	3350496 813513	3999292 2625139	$\frac{1}{2}$ 971 54	306345 17628	5717 74	— —	5717 —	119682 120194	177822 53140	31029 13523	16228 4404	5120 1213	1158529 796391	1509010 988965
3	Madras . . . . .	18220	149955	—	4266926	—	4435101	8693	207404	32668	22950	55618	113439	49617	45981	1140	1261	318627	530065
4	Bombay-Baroda - Central-India . . . .	$\frac{1}{2}$ 18987	51231	26423	2644784	—	2741430	2	970	1898	—	1898	98497	56066	28356	15632	2137	574401	775092
5	Scinder Punjab and Delhi .	11841	132301	—	3903470	—	4047615	4	4354	—	—	—	37856	—	—	1502	126	348087	337571
6	South-Indian .	26633	48863	—	301364	1487630	1864490	2641	2102	11600	1805	13405	44670	73455	7168	21237	209	312378	440117
7	Eastern - Bengal . . . . .	19472	—	—	2731300	—	2753772	—	46	2129	—	2129	63946	—	31914	—	2692	533386	631938
8	Oude and Rohilcund . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen		191086	698153	573178	22671685	5651639	29785741	23641	556618	702780	24755	727535	2591657	595025	215788	63198	18539	4138161	7622368



# IK i m u t a t á s az indiai államvasutakba 1877. évi október hó 31-ig befektetett tőkékről.

A vasut megnevezése																					
Folyó szám	Befek- tett tőke	F ö b b k i a d á s i t é t e l e k																			
Folyó szám	£	Elő- munká- latok	£	Föld- terület	£	Vonal- építés	£	Utak	£	Állo- mások és épü- letek	Villa- nyos távírdá	£	Ültet- vények	£	For- galmi eszkö- zök	£	Főlsze- relési tárgyak	£	Függő téttelek	Folyó szám	
1	2.571,789	107,715	21,349	1.140,564	504,379	92,861	—	110,483	89,527	360,916	148,986	1	110,483	89,527	360,916	148,986				1	
2	4.396,057	110,828	14,793	1.602,936	1.108,368	175,026	—	115,866	216,521	520,876	537,403	2	115,866	216,521	520,876	537,403				2	
3	55,375	55,375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—				3	
4	469,449	9,164	345	152,438	202,311	32,532	—	17,351	302	41,910	13,656	4	17,351	302	41,910	13,656				4	
5	1.249,858	21,699	4,619	577,387	221,402	89,184	—	29,468	100,420	127,793	72,527	5	29,468	100,420	127,793	72,527				5	
6	850,698	63,926	289	188,935	199,399	38,836	—	17,989	22,165	83,827	236,447	6	17,989	22,165	83,827	236,447				6	
7	2.687,227	52,164	47,766	597,608	982,680	304,276	—	39,285	320,101	181,755	164,019	7	39,285	320,101	181,755	164,019				7	
8	65,910	57,154	9	3,997	219	360	—	13	—	21,037	1,139	8	13	—	21,037	1,139				8	
9	30,000	—	—	30,000	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—				9	
10	690,824	6,769	108,507	104,596	155,774	57,164	3,693	8,270	122,481	86,773	18,031	10	8,270	122,481	86,773	18,031				10	
11	1.853,568	10,417	45,653	395,673	444,738	50,075	—	44,257	53,693	169,397	136,389	11	44,257	53,693	169,397	136,389				11	
12	317,581	26,651	577	109,408	78,037	13,673	—	500	128	20,124	68,817	12	500	128	20,124	68,817				12	
13	19,548	19,544	4	—	—	—	—	—	—	—	20	13	—	—	—	20				13	
14	483,771	920	4,390	81,511	182,983	57,069	—	18,546	44,506	50,272	48,992	14	18,546	44,506	50,272	48,992				14	
15	991,041	2,207	13,433	191,265	402,890	105,940	—	24,230	32,184	79,154	137,310	15	24,230	32,184	79,154	137,310				15	
16	15,800	15,810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—				16	
17	2,852	53	—	—	—	—	—	34	—	2,616	—	17	34	—	2,616	—				17	
18	5,358	5,358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—				18	
19	8,749	8,727	—	—	—	—	—	—	—	—	35	19	—	—	—	35				19	
20	3,400	3,397	—	—	—	—	—	—	—	—	18	20	—	—	—	18				20	
21	5,490	5,490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—				21	
22	155	155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—				22	
23	104,596	93	1,536	3,466	53,708	12,205	—	697	20,277	7,182	5,437	23	697	20,277	7,182	5,437				23	
24	61	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—				24	
25	1,162	1,162	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—				25	
26	2,461	41	4	1,954	30	49	—	—	—	—	—	26	—	—	—	383				26	
Belföldi államok:																					
27	1.169,902	14,545	—	404,855	474,889	124,064	—	15,293	9,163	106,645	25,880	27	15,293	9,163	106,645	25,880				27	
28	48,537	37	37	10,921	29,323	4,638	125	343	32	2,838	—	28	343	32	2,838	—				28	
29	43,734	112	245	9,418	25,259	4,344	110	302	15	3,806	—	29	302	15	3,806	—				29	
30	11,624	550	—	—	—	—	—	831	—	9,994	—	30	831	—	9,994	—				30	
Összesen. . . . .																					
	17.661,600	600,123	266,558	5.610,934	5.066,389	1.169,296	3.928	441,008	1.040,518	1.858,348	1.615,106		441,008	1.040,518	1.858,348	1.615,106					

K  
 I  
 M  
 U  
 T  
 O  
 T  
 U

az indiai államvasutak 1877. évi személy- és teherforgalmáról.

Folyó szám	A vasút megnevezése	S z e m é l y f o r g a l o m										Élő állatok száma	T e h e r f o r g a l o m										Folyó szám
		Az utasok száma					A bérletjegy-tulajdonosok száma	Szén és coaks (tegel-csobb) oszt.	Teherrűk tonnákban					Kivéte-les ár-szabási árúk	Vála-mennyi áru-osztály összesen								
		I. osz-tály	II. osz-tály	Közép osz-tály	III. osz-tály	IV. osz-tály			V. osz-tály	I. osz-tály	II. osz-tály		III. osz-tály			IV. osz-tály	V. osz-tály						
																		Vála-mennyi osztály összesen					
1	Calcutta a. South-Eastern	201 <sup>1/2</sup>	3573	—	551533 <sup>1/2</sup>	—	—	116	427	192	206	28	19	1	29570	30016	1						
2	Nunhaty. . . . .	1021	6722	—	112972	—	—	—	2302	9077	1523	1074	230	43	2867	14831	2						
3	Berar { Amraoti . . . . Rhangon . . . .	838 376	2452 2687	— —	29987 4375	51080 24066	84357 23504	— —	— 7	3314 1233	19275 17147	1262 321	80 34	94 14	20210 11629	44265 31688	3						
4	Punjab-Northern. . . . .	3206	11445	—	892649	—	907300	290	—	4481 <sup>1/2</sup>	6408 <sup>3/4</sup>	3739 <sup>3/4</sup>	—	—	66147 <sup>1/4</sup>	121438 <sup>1/2</sup>	4						
5	Northern Bengal. . . . .	113	3631	—	25635	—	26439	—	684	128 <sup>1/2</sup>	106	117	—	—	2375	2716 <sup>3/4</sup>	5						
6	Rajputana. . . . .	4267	14035	—	1331474	—	1319776	43	534	96638	4974	2161	—	—	101378	205151	6						
7	Neemuch. . . . .	523	1680	3379	223462	—	239044	3	—	3240	224	142	—	—	18515	12121	7						
8	Nizam. . . . .	3133 <sup>1/2</sup>	7373 <sup>1/2</sup>	—	14066 <sup>1/2</sup>	231210 <sup>1/2</sup>	255787 <sup>1/2</sup>	293	—	7744	6031	2761	423	155	89986	104100	8						
9	Wardha-Valley . . . . .	306	371 <sup>1/2</sup>	—	2455 <sup>1/2</sup>	29972 <sup>1/2</sup>	33105 <sup>1/2</sup>	—	27885	1514	3971	146	15	6	20604	26256	9						
10	Tirhut. . . . .	2763	5140 <sup>1/2</sup>	—	340330	—	348563 <sup>1/2</sup>	—	1195	6732	1525	575	—	—	28106	36938	10						
11	Holkar . . . . .	3038	10357	4329	399615	—	417839	30	2	45392	6814	4174	—	—	1671	58051	11						
	Összesen. . . . .	19739	65267 <sup>1/2</sup>	7708	3928678	336329	4357771 <sup>1/2</sup>	34	715	33036	221077 <sup>3/4</sup>	68504	16501	801	323	380366 <sup>1/4</sup>	687575						



## IK I m u t a t á s

az indiai magán-vasutakon 1877. évben előfordult megöletések és sérülésekről.

Folyó szám		U t a s o k				Szolgálati sze- mélyzet				Ut-keresz- tezéseknél		A pályán való jögo- sultatlan járás-keles nél		Közelebből meg nem határozható okokból		Összesen		Folyó szám
		megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	megöletett	megsérült	
		önhibba nélkül		saját vizsgálat- látság miatt		önhibba nélkül		saját vizsgálat- látság miatt		önhibba nélkül		önhibba nélkül		önhibba nélkül		önhibba nélkül		
East Indian :																		
1	a) fővonal . . . . .	2	4	2	17	1	9	22	54	3	2	49	6	6	11	85	103	1
2	b) Jubulpore vonal . . . . .	—	—	1	—	—	—	2	6	—	—	3	1	1	1	7	8	2
3	Great-Indian-Peninsula . . . . .	1	—	—	—	12	27	26	46	—	—	32	11	17	18	88	102	3
4	Madras . . . . .	13	1	3	—	4	9	22	19	—	—	19	12	17	4	78	45	4
5	Bombay-Baroda and C.-India . .	—	4	—	—	1	6	7	13	—	—	3	—	4	1	15	24	5
6	Scinde-Punjab and Delhi . . . . .	—	1	—	6	8	3	9	15	—	—	—	—	11	1	28	26	6
7	South Indian . . . . .	4	—	1	1	5	12	4	10	—	—	9	4	4	1	27	28	7
8	Eastern Bengal . . . . .	2	—	—	1	5	4	3	1	—	—	5	1	—	—	15	7	8
9	Oude and Rohilcund . . . . .	—	—	2	3	—	1	4	5	2	2	11	2	2	2	21	16	9
Összesen . . . .		22	10	9	24	36	71	99	169	5	5	131	37	62	39	364	359	



## A VIZSZABÁLYOZÁS POROSZORSZÁGBAN.\*)

Külföldi szakértőket akarunk meghallgatni vízszabályozási műveink hiányai fölött, és véleményt kívánunk tőlük a jövőbeli kivitel iránt. Ha ez a helyes eljárás, akkor érdemes lesz egyuttal körültekinteni a külföldön és megnézni, hogy egy és más fejlettebb országban miképen vitték a vízszabályozást. E szempontból tanulságosnak találtam ismertetni a poroszországi vízi ügyekről szóló azon jelentést, mely a porosz földművelési miniszternek a királyhoz tavaly tett fölterjesztésében foglaltatik. Ezen hivatalos fölterjesztés ugyanis Poroszország 1875—77-iki földművelési kormányzatáról szól, és a vízszabályozás azon szempontból esik ott a földművelési miniszter hatáskörébe (és nem mint nálunk a közmunkaminiszterébe), a mennyiben a vízi művek a földművelés biztosítására s javítására szolgálnak mindenek fölött.

Poroszország a vízszabályozásra bőséges okot és alkalmat talál. Tenger határolja északon; a Rajna, Weser, Elba, Oder és Visztula, számos kisebb folyót nem említve, szelik az országot és a legtöbb ennek határán szakad az éjszaki s keleti tengerbe; a mellett a brandenburgi s a kelet-porosz tartományban nagy terjedelmű ingoványok fordulnak elő. Poroszországban százados vízszabályozási művek léteznek; de mi azoknak itt sem keletkezésére, sem fejlődésére ki nem terjeszkedünk. Szoritkozunk az előbb említett három, különösen az árvizek tekintetében nálunk is annyira emlékeztető 1876. és 1877-iki év kiválóbb eseményeire s az akkor fölmerült nagy bajok orvoslása végett tervezett egy-némely vízi munkálatra. De különösen figyelemre méltó s tanulságos a ministeri fölterjesztésnek azon része, mely az ármentesítés mostani rendszere ellen nyilvánult panaszokat, melyek a magyarországi közvéleménnyel meglepően találkoznak, föltárja,

---

\*) E dolgozat ápril havában készült.

ugyszintén azon ellenészrevételek, melyeket a kormány e sérelmek ellen felhoz.

\*

Első helyen említjük a Visztula ügyét.

Mintegy 50 kilométernyi távolságban a tengertől, a folyó a montauai csúcsnál két ágra szakad; a jobboldali a Nogat, a baloldali a Visztula. Ezen két ág a tengerparttal igen terjedelmes, sűrűen lakott és jól művelt deltát képez. A Nogat-ág hajdan jelentéktelen volt, a meder bővítése s az esés fokozása folytán idővel több vizet vezetett mint a Visztula főága. Mind a két ág töltések közé van fogva, de a mentükben fekvő népes területek ismételve elöntésnek voltak kitéve. A legfőbb nehézség, mely az árvíz s a jégtorlás megakadályozásának vagy mérséklésének útjában áll, a folyó kedvezőtlen irányából, t. i. délről északra való folyásából ered; minél fogva a felsőbb és melegebb vidékeiről már korábban elindult jég az északi torkolatoknak még befagyott ágai folytán nagy mérvben dagasztja a Visztula alsó osztatlan medrében az árt. A másik főbaj az, hogy a tengerbe szakadás előtt ugy a Visztula, mint a Nogát ismét számos ágra oszlik.

A negyvenes években vasutat vezettek a deltán keresztül és ez alkalommal a folyó két ága akként szabályoztatott, hogy a Nogat kiágazása Montaunál elzáratott és 4 kilométerrel alább Pieckelnél csatorna nyitattott a Visztulából a Nogatba s akként rendeztetett a lefolyás, hogy az osztatlan folyóból eredő viz egy harmada a Nogaton, a többi két harmad, valamint a jég a Visztulának vegye útját. Ugyanekkor tetemesen fölemelték mindkét ág töltéseit azon pontig, a hol a vasutat védő töltésekkel érintkeznek. A csatorna azonban nem felelt meg rendeltetésének. Mindjárt az első jégzajlás alkalmával 1854-ben a jégsarkantyúk széttörttek; ugyanez ismétlődött helyreállíttatásuk után 1871-ben és a jég nem hogy a Visztulának vette volna kizárólag útját, hanem ellenkezőleg épen csak a Nogaton tolult föl. Ezek folytán a jégsarkantyúk nem is állíttattak többé helyre, s a szabályozás ezen helyzete következtében 1855 tavaszán, 1871 és 1876/7 telén, hol a Nogat, hol a Visztula töltésein nagy mérvű szakadások történtek.

Nevezetesen 1867. deczember havában rendkívüli jégzajlás

folytán, mely az említett pieckeli csatornán át a Nogaton fel-  
tolult, megszakadt a gát először a bal, azután a jobb parton.  
A kiárasztott jég összefagyott, a magas vízállás lehetetlenné tévé  
a szakadások betömését, azonkívül a magas hóval fedett tér-  
ségekről nem lehetett földet előteremteni, minél fogva a köz-  
ségek csak belső gátjaik erősítésével igyekeztek magukat meg-  
oltalmazni. Nagy aggodalom szállotta meg a vidéket a miatt,  
hogy a jég fölülről ismét meg fog indulni az osztatlan Visztulából,  
mielőtt a magasra felduzzadt és erősen befagyott Nogat-ágban  
a jég megmozdul. Ez esetben messzire kiterjedő művelt terület,  
nagy népesség és egy sűrű forgalmú vasut veszedelembe jutna.  
Ezen katastrofa megelőzése végett fölrobbantották a jeget  
a Visztula-ág egyik torkolatától kezdve 60 kilométer hosszú  
vonalon fölfelé a pieckeli csatornán túl. A jégzajlás ekként,  
mikor márczius havában az egységes Visztulából megindult és  
Nogat-ágban a jég még erősen állott, nyílt utat talált a Visztula-  
ágban a tengerig. Ez a jégrobbantás, melylyel egy utászcsapat  
a tulajdonképi robbantási művelet körül, és naponként átlag  
375 munkás a jég lebocsátása körül, deczember végétől február  
végeig elfoglalva volt, 330,000 márkába került. Ezen műveletnek  
köszönhető az, hogy nemcsak a Visztula töltései maradtak sértet-  
lenül, hanem hogy a Nogaton rendesen lezajlott a jég a nélkül,  
hogy a szakadásoknak időközben történt elzárását megbontotta  
volna.

A törvényhozás ismételve foglalkozott a Visztula ezen  
calamitásaival és utasította a kormányt, hogy terveket készít-  
tessen a folyó viszonyainak megjavításaira. A feladat minden  
esetre szövevényes. Egyfelől a Nogat a betorkolás előtt az idők  
hosszú során magasan feltöltötte medrét és számos elágazást  
okozott. Nagy jégzajláskor magasan járnak itt a vizek és elön-  
téssel fenyegetik a mindkét oldalon mélyebben fekvő területeket.  
Az ezen baj elosztatására a Nogaton teendő intézkedések könnyen  
megronthatják a Visztula-ág menti vidékeket úgy, hogy a folyó  
egyik részében megejtett szabályozás a másiknak eshetik kárára.

A szabályozás iránt két terv készült. Az első abból indul  
ki, hogy a Nogat-ág egészen elzárassék, és hogy a Visztula-ág  
az összes víztömeg hefogadására s elszállítására képesíttessék.  
E végből a Visztula azon ponttól fogva, hol a pieckeli csatorna

belőle a Nogatba ágazik, elégséges mérvben és egyenletesen kiszélesítendő, a szükséghez képest a védgatak beljebb helyezendők, vagy a természetes szűk partok leásandók, néhány kanyar kiegyenesítendő és onnan kezdve, a hol a folyó a tengerbe szakadás előtt több ágba szakad, egy széles, egyenes csatorna vezetendő a tengerbe, kellő gátakkal és zsilipekkel, a többi betorkoló ág pedig el fogna záratni. A pieckeli csatorna elrekesztetnék és a Nogat-ág hajózható karba lenne helyezendő.

A másik terv szerint mind a Visztula, mind a Nogat akként lenne szabályozandó, hogy az ár egy harmada a Nogaton, két harmada a Visztulán folya le, a nélkül azonban, hogy az előbbi ágban sok jég gyűlhetne össze. E javaslat szerint ugyanazon meder- és töltésjavítások teendők mind a két ágon, bár természetesen kisebb arányokban, mint az első terv szerint, és meghagyandó a pieckeli csatorna. Az első terv kivitele 28, a másik 22 millió márkába kerülne s most a parti érdekeltekkel folynak a tárgyalások a terv megállapítása s a költségekben való részesülés fölött.

\*

Az Elbe folyó menti töltések az 1876-iki téli árvizek által szintén sok szakgatásnak voltak kitéve; helyrehozásuk és megerősítésük nagy költséget okozott az ármentesítő társulatoknak, de a kormány is segélyezte őket azon 6 millió rendkívüli dotációból, melyet a törvényhozás az árviz okozta károk enyhítésére az említett évben megszavazott.

Az Elbe vizén az 1875—77-iki időszakban végrehajtott művek közt legfontosabb a Magdeburg melletti folyószakasz rendezése. 1868-ig három önálló szabályozó társulat vitte az említett vidéken a munkákat; ez év közepén egy kir. biztos vezetése alatt egységes szövetséggé alakultak. A rendezés feladata a következő: A nagy Elbe egy kanyarából, melyből eddig jobbfelől egy keskeny ág, az u. n. régi Elbe kiszakadt, és a mely ág sokféle kanyargás után a főmederbe Magdeburgon fölül visszatért, egy tágas csatornát kivezetni, a mely Magdeburgon alul nyílik az Elbe ágyába. A téli nagy árvizek alkalmával ugyanis az áradat és jég a nagy Elbe illető kanyara miatt a szűk régi Elbébe tolult, és daczára annak, hogy ez elég magas és tág töltések közé volt fogva, elöntötte a jobb parti

mélyebben fekvő, gátakkal védett helységeket. A csatorna 12 kilométer hosszban 120 ruthe szélességre tervezetett, mindkét részről vezérgátakkal befogva. Elkészültével a régi Elbe-ág elzáratnék, miután azt a levezető csatorna bőven pótolná, de az ár csak akkor bocsáttatnék a csatornába, ha a vizállás a magdeburgi mérczénél a 8 lábat eléri s a csatorna elején Pretziennél épült bukógát úgy van építve, hogy csakis ily vizállás mellett ömlik bele az Elbe vize; ezen gát fölött pedig oly vasszerkezetű zsilip áll, mely lehetővé teszi a nyári árvizeket, nehogy ezek a csatornamenti kultivált területeket fenyegezzék, visszanyomni az Elbe medrébe mindaddig, míg a vizállás Magdeburgnál 15 lábat ért el.

Ezen terv szerint a munka 1875. végén annyira fejlődött, hogy a keskeny régi Elbe-ág, mintegy 4 kilométernyi útjában az említett pretzieni bukógát előtt elzáratott; ezen gát megépítettett, ugyszintén a fölötté álló vasszerkezet; ellenben a csatorna ágya, mely az Elbe vizét ama gátig vezesse, nem volt még kiásva, és a jobboldali töltés nem volt a természetes magaslat érintkező pontjáig befejezve, holott a baloldali teljesen ki volt építve. A munka ezen stadiumában 1876. február havában rendkívül magas árviz köszöntött be az Elbén. Az építőbizottság, elég tévesen, azt hitte, hogy a bukógát fölötti zsilippel téli árviznél is visszatarthatja addig az árt, míg ez Magdeburgnál 15 lábat elér és méltán félt attól, hogy ha megeresztí a zsilipet, akkor a jobboldali be nem fejezett töltések folytán azon egész vidék el fog árasztatni. Ezért folyvást késett a zsilipek megnyitásával. Midőn azonban e duzzasztás folytán Magdeburgot veszély fenyegeté, s a kormány a csatorna zsilipjének felnyitását megparancsolta, lehetetlen volt a nagy víznyomás és jégzajlás miatt a zsilipet hamarjában megnyitni. Ennek következtében oly nagy duzzadás keletkezett magában az Elbe folyóban, hogy szemben a csatorna kiágazásával, az Elbe balpartján átszakadt február 23-án a töltés és az ár előntötte a mélyebben fekvő egész vidéket és egyebek közt Schönebeck városát.

A mint az árviz elmúlt, azonnal hozzáfogtak a gátszakadások kiigazításához és az Elbe balparti védvonalának megerősítéséhez. A nagyon megsérült pretzieni gát megerősítettett, a folyótól ezen gátvezető csatorna kiásatott és túlfelől kimélyít-

tetett az ágy, a csatorna megrongált védtöltései kijavítottak, és elrendeltetett, hogy a zsilip november 1-étől május 1-éig mindig nyitva tartassék. A csatorna jobboldali töltései azonban ezuttal sem voltak befejezhetők, mivel nem sikerült egy kisebb Ehle nevű folyócskának a csatornába leendő helyes bevezetését a télíg elvégezni.

1877. tavaszán ismét magas árvizek voltak; az előbb említett munkák végrehajtása folytán a balparti lapályok érintetlenül maradtak, de a csatorna jobboldalán, a védmunka hézagossága miatt a vidék legnagyobb része ismét víz alá került. Nagy területek elhomokosodtak, terjedelmes ingoványok támadtak, a gátakkal védett határokon a szivárgó víz elrohasztatta a vetéseket és lehetetlenné tette tavasszal a földek újabb megmivelését. A mellett mind a két parti lakosságra nézve bénítólag hatott az, hogy a közlekedés a csatornának oly hosszadalmas építése folytán csaknem megszakadt közöttük.

Hogy mindezen ismétlődő bajoknak jövőre lehetőleg eleje vétessék, több rendbeli újabb intézkedés vált szükségessé. Először is szükséges, hogy a levezető csatornát építő szövetkezet megvegye a csatorna jobb partján fekvő mindazon lapályokat, melyek a téli árvizek elöntésének rendszerint ki vannak téve. A szövetkezet nehezen volt rábirható ezen lépésre, migsem a kincstár neki ama területek megvásárlása céljából 500,000 márka kölcsönt nyújtott igen kedvező feltételek mellett. Valószínű, hogy a megvásárolt területek, ha csupán kaszálóknak hagyatnak, sokkal többet fognak jövedelmezni, mint a mennyibe ama kölcsön évi kamatozása s törlesztése kerül.

A csatorna mindkét parti lakosainak közlekedhetése érdekében három hid épült, melyeknek költségeihez a kincstár 50,000 márka segélylyel járult. Megjegyzendő, hogy a kincstárnak mindkét oldalon birtokai vannak. A pretzieni zsilip kezelésére nézve gondos műszaki tanulmányokat tettek, és az 1876. és 1877-iki árvizekből meritett tapasztalatok nyomán egyelőre elrendeltetett, először is, hogy november 1-étől ápril 30-ikáig a zsilip az ottani mérce szerinti 400 centiméter vízállásig zárva tartható, de jégzajlaskor azonnal megnyitandó; másodszor május 1-étől október végeig a zsilip zárva tartandó, míg az előtte álló víz a zsilip mércéjén 550 centimétert

meg nem halad. Ennek beálltakor a zsilip megnyitandó. Hogy mennyiben fog ez a szabály továbbra is fenntartatni, arra nézve a későbbi tapasztalatok lesznek irányadók.

A levezető csatorna létrehozására az állam a szövetkezett három szabályozó társulatnak 1.020,000 márka segélyt biztosított, mint a mennyibe a mű a terv szerint került volna. 1877 végén azonban a közbejött bajok folytán, az állam már 2.700,000 márkát adott ki e célra; csakhogy ez összegben befoglaltatik az árterek megvásárlására nyújtott fél milliónyi kölcsön és a hidakra fordított 50,000 márka segély. Az érdekelt birtokosokra a szövetkezet 250,000 márkát vetett ki s meglehet, hogy részükről újabb hozzájárulás is igénybe fog vétetni. Az Elbe balpartján történt töltésszakadások helyrehozására s a védvonal megerősítésére az állam 369,000 márkát fordított, a miből az ott fekvő állami jószágok terhére 230,000 márka esett. A töltések fenntartása társulatra fog bízni, melybe a többi érdekelt birtokos szintén be lesz vonandó.

\*

A schleswig-holsteini tartomány, melyet két oldalról a tenger vesz körül és számos folyó vizek szelnek, vízszabályozási tekintetben igen érdekes tér. Nyugaton, melynek partját az északi tenger mossa, és részben délen az Elbe s mellékfolyói mentén és a szigeteken termékeny lapályok terülnek el, melyek csak részben fekszenek a tenger színénél valamivel fölebb, részben pedig alatta. Ezen lapályok rég időtől fogva töltésekkel vannak védve; természetes vagy mesterséges iszapolás útján, mindinkább terjedeznek és velök együtt terjed a gátrendszer is, mely a tengertől elhódított térségeket is befoglalja. A töltéseket az érdekelt birtokosokból alakult társulatok tartják fenn, Schleswigben három nagyobb és hat kisebb, Holsteinban hat nagyobb és öt kisebb. A nagyobb társulatok közül egy-egy 17—97 kilométer töltést tart fenn.

E társulatok szervezete az ezen század elejéről kelt szabályokon alapul és a Nordstrand szigeten fennálló két gátközönség az 1652-ben létrejött alkotmányból vette szervezetét. A porosz gáttörvénynek ezen tartományban való alkalmazása folytán a társulatok szervezete átalakuló félben van. A társu-

latok önmaguk tartják fenn töltéseiket, ámbár a költségek, különösen a tenger színe alatt fekvő vidékeken igen tetemesek. Nordstrand szigetén és az Elbe mellett egy hektár ármentesítése az utóbbi időkben évenként, a szikkasztási költségekkel együtt 20—30 márkába került. Azért ez utóbbi vidékeken kivételkép állami segínyt is igénybe kellett venni. Az említett szigetet eddig földtöltések védik, de minthogy ezek meg nem bízhatók, kötöttéssé kell azokat átalakítani; a sziget túlterhelt lakosai nem győzik ezt a közel fél milliónyi terhet, minél fogva az állam veszi magára a kiadás legnagyobb részét. Hasonlóképp meg kell erősíteni az Elbe legalsó szakasza mentén, a víz színe alatt mélyen fekvő Wilster-lapály védelmére szolgáló töltéseket; mert itt szakadás esetében 11,798 hektár terület és 10,000 lakos forog veszélyben. A védelmi munka  $1\frac{1}{2}$  millióba fog kerülni, felét valószínűleg maguk az érdekeltek viselendik.

A tartomány keleti oldala egészben elég magasan fekszik és nem szorul gátvédelemre, de vannak egyes részei, különösen Holstein északi csúcsán, hol újabb időben töltéseket kellett építeni. Mert ilyenek hiányában a zajgó tenger 1872-ben igen nagy pusztítást tett a gazdaságban, állatban és épületekben. Ennek következtében 20 helyen védtöltések épültek, többnyire az állam költségén, mintegy  $3\frac{1}{2}$  millió márkáért; azonkívül a károsultak segélyben is részesültek. A töltések fenntartására az érdekelt birtokosok társulatokká alakulnak.

\*

Az eddig felsorolt művekből is kilátszik, hogy oly országokban is, hol hosszas évtizedeken, sőt századon át folytatják a vízszabályozást és ármentesítést, még mindig szerfölött sok a teendő. Pedig fentebbi sorainkban épen csak egynéhány kiváló esetet emeltünk ki, mellőzve a Poroszország minden tartományában és majd minden vizénél a kérdésben levő három év alatt teljesített kisebb terjedelmű, de nagyszámú szabályozási, védelmi, lecsapoló s öntözési műveket. Történtek ugyanazon időközben, nevezetesen 1876-ban sok töltésnél szakadások és más rongálások, melyeknek helyrehozása a kincstár és a birtokosok pénzerejét nagyban igénybe vette. De látni való, különösen a Visztula s az Elbe példájából, hogy bizony Németországban is,



a hol a vízépítészet annyi kitűnő szakembert szolgáltat, a hol évtizedeken át szabályozzák a folyókat, és a hol a költség kérdése nem annyira döntő mint nálunk, van szintén nem egy megghiúsult kísérlet és mai napig is megoldatlan feladat.

De mindenek fölött érdekesnek találjuk egész kiterjedésében ismertetni a porosz földmívelési miniszternek a királyhoz intézett fölterjesztéséből — mint már érintettük — azt a részt, mely a gátrendszer elleni panaszokat visszhangozza s bírálja. Mindaz, a mi ott a gátrendszeréről pro et contra mondatik, hiven találkozik azon nézetharczczal, mely nálunk is e kérdésről folyamatban van.

Az 1876 tavaszán beállott nagy árvizek óta — ugymond a fölterjesztés — erős mozgalom fejlődött ki az ártereknek töltések által való elzárása ellen, és minthogy tagadják ennek hasznos voltát, az eddigi rendszer megváltoztatására törekednek. Az árvíz sok helyen átszakította a töltéseket, a síkföldeket elöntötte, részint ingoványokat képezett, részint homokkal borította el a termő talajt. A hol gátszakadás nem következett be, ott az átszivárgó vizek elpusztították a vetéseket; továbbá a töltések és egyéb védművek a folyam sodra s a jégtorlódás által annyira megrongáltattak, hogy helyreállításuk rendkívüli költségekbe kerül. Az ármentesítő társulatok ez által súlyos pénz-zavarba jutnak.

A vízszín magasságát tekintve az árvizek csaknem elérték az addig ismeretes legmagasb áradások mérvét, de az áradások tartama most, különösen egyes folyamvidékeken, sokkal nagyobb, mint az ezelőtti legtöbb nagy árvizeknél. Kétségtelenné vált, hogy a létező gátak nagy része a víz és jég oly erős és tartós támadásának, mint a minő az 1876-iki volt, ellen nem állhat. A folyók mentében fekvő legtermékenyebb síkföldjeink igen nagy része heteken át a gátszakadás fenyegető veszélyének volt kitéve. Ezen jelenségek méltán aggodalomba ejtették a partilakosokat vagyonuk biztos megtartathatása iránt és komoly kételyt támasztottak az iránt, hogy mily eszközökkel lehetne ezen, a dolgok természete szerint megújuló veszélyeknek elejét venni. Megfogható, hogy innen ered a mostani gátrendszer ellen megindult mozgalom. Nem új ez; e század korábbi nagy árvizei

alkalmával voltak már ily előzmények, de a mennyire ismeretes, a mozgalom nem lépett föl ekkora erővel.

A fennálló gátrendszer ellen felhozott kifogások a következőkben foglalhatók össze: Folyamaink, a mennyiben nincsenek partjaikon magaslatok, általában töltések közé zárva. A töltések oly méretekben épültek, a mint azt a legnagyobb vizállások elleni védelem megkívánja. Ez által a folyó szűk mederbe szorítatik és elzáratik természetes árterétől, holott a vztömegek, melyek a folyókba, mint a csapadékok főbefogadójába vezetnek, most nagyobb ingadozásoknak vannak kitéve, mint a korábbi századokban.

Az erdők irtása, a kisebb vízfolyások kiegyenesítése s kitakarítása, a mocsarak, belvizek és tavak lecsapolása, a talajnak alapesővezés és más módon való szikkasztása együtt véve azt okozták, hogy az egyes folyamvidék összes vztömege mostanában rövidebb idő alatt jut a folyóba, s hogy ennél fogva erős csapadékok után gyorsan és tömegesen összpontosulnak a főmederben. Ezen vztömegek gátak közé szorított folyamágba gyűlnek és aránylag keskeny csatornába szoríttatásuk folytán oly vészes erőt nyernek, a melyet a létező legtöbb töltés és védmű már most sem képes megállani.

Ezen kívül folyóink minden időben, de kiváltképen árvizkor, nagy mennyiségű homokot és egyéb földet hordanak le; ezen anyagok egy része, különösen a nehezebb, lerakodik a folyó medrébe s feltölti részint annak fenekét, részint az előföldet (a meder és töltés közti partot). A töltések által védett belföld, mely az áradásoknak nincs többé kitéve, eredetileg magasabb lehetett a folyó rendes vizállásánál, most már, miután a folyó lerakódásaitól el van zárva, megmaradt eredeti magasságában, esetleg süllyedt is, ha lágy az altalaja. Innen ered azután, hogy a gátakkal védett földek legtöbbsnyire, vagy legalább nagy részben a folyó rendes vizállásánál mélyebben fekszenek. Ez a jelenség azután több irányban károsnak mutatkozik. Először is a mederfenéknek és ehhez képest a vízszinnek emelkedése maga után vonja a gátaknak megfelelő emelését. Továbbá ugyanazon arányban, melyben a folyó vízszine a töltéssel befogott ártér szine fölé emelkedik, növekedik a vztömeg nyomása, melynek a töltések ellen kell, hogy álljanak. Ennek következ-

tében szükséges azokat szélességökben és lejtőjükben megerősíteni; a magasításra s erősítésre megkívántató költségek pedig oly nagy tökézt emésztenek föl, hogy az egyes társulatokra nézve már most is nyomasztó terheket még inkább fokozzák, úgy, hogy nem sokára beállhat az időpont, midőn e terhek a mentesített árterek tiszta jövedelméhez képest elviselhetlenné válnak és a gát fenntartására kötelezett birtokos inkább ott hagyja az ártért.

Az a tény, hogy a töltéssel elválasztott ártér eredeti magasságát megtartja, a víz színe pedig emelkedik, évtizedről évtizedre mindinkább megnehezíti az ártereken felgyült káros vizeknek levezetését. Vannak gátakkal körülvett, mélyebben fekvő, eredetileg termékeny földek, melyek az említett körülmény folytán most már teljesen elmocsárosodtak; más töltésekkel befogott, nagy területek már csak mesterséges úton szikkaszthatók. E célra nem elégségesek többé a közönséges, olcsóbb eszközök, mint szélmalom stb.; kénytelenek gőzgépeket használni, a mi sokszor nem áll arányban a töltések közé fogott területeknek megváltozott értékével, illetőleg tiszta jövedelmével.

A víz levezetésével egy másik baj is kapcsolatban van, mely a mentesített mélyebb ártereken a föld megmivelésénél sajnosan érezhető. Ritkán alkalmazhattak a töltések építésénél áthatlan anyagot; régibb időkben többnyire a folyó által a part szélére kisodort áteresztő homokból épültek, különösen takarékoság miatt, a töltések. Itt-ott a töltésekben vagy azok alatt homokból vagy más áteresztő földből erek vannak, melyeken a víz keresztülszivárog. Mentül nagyobb a víz nyomása a töltésen, annál több szivárog át a gáton vagy annak alján az ártérre. Ez a szivárgó víz az áthatoláskor leszűrődik, megfosztatik termékenyítő elemeitől és ennél fogva, miután nem talál az ártéren a kisebb vizállásból eredhető nedvességet, magában hűtő és káros hatást gyakorol a tenyészetre. A panaszok egyre szaporodnak a szivárgó víz terjedése s káros volta miatt, és számos ármentesítő társulat kénytelen földek feláldozásával külön gátakat építeni a szivárgó víz ellen, a melyeknek fenntartása csak újabb terhekkel jár.

Ha a fennálló rendszerrel ilyen egyre öregbedő hátrányok vannak kapcsolatban, akkor kérdés: vajjon ezek oly közgazdasági előnyök által ellensúlyoztatnak-e, melyek csakis az eddig

követett úton elérhetők? Midőn századokkal ezelőtt töltések építéséhez fogtak, az volt a szándék, hogy a mentesítendő tért a magtermelésre, különösen nagyobb jövedelem tekintetéből, az őszi vetésre biztosítsák. Ezen akkoriban jogosult közgazdasági czél nem áll fönn ma már hasonló mérvben. A viszonyok és föltételek, melyek közt a mezőgazdaság ma termel, megváltoztak. A szemes élet, különösen a rozs termelése, a külföld versenye folytán, sokat vesztett jövedelméből; a fű, takarmány és gyökér-növények termelése magasb és biztosabb értékesítést talál, mint ennekelőtte, s számszerűleg ki lehet mutatni akárbány gáttal befogott ártérről, hogy a visszatérés a mentesítés előtti állapotokra gazdaságilag előnyösebb lenne.

Ugyanezen eredményre vezet a talajviszonyoknak figyelembe vétele. Az északnémet síkság talaja szegényes; az ártereket terjedelmes fenyérek követik; könnyű homokföld az uralkodó s ezen földnek szántóra való használása erős trágyázást igényel, a mi annyival inkább hiányzik, minthogy a tökeszegénység nagy marhaállomány vagy mesterséges trágya beszerzésének útjában áll. Ellenben az észak-német síkságot nagy folyamok szelik, melyek termékenyítő iszapot hordanak. A helyett, hogy a viszonyok e kedvezése a földmivelésre hasznosíthatnák, minden igyekevs arra irányul, hogy a folyók e termékenyítő iszapja a földektől elzárassék, és minél gyorsabban a tengerbe szállíttassék. Ezen gazdaságellenes intézkedés által elvonatik a földmiveléstől egy eléggé fel nem becsülhető oly nyereség, melyre a természet az emberiséget egyenesen utalta, a mennyiben a folyók partjain ott, a hol az emberi kéz zavarólag be nem avatkozott, dús növényzetet alkotott és tart fenn.

\*

Látni való, hogy e resumében össze van foglalva egyoldalulag minden rossz, a mi csak a gátrendszerrel felhozható. A földmivelési minister fölterjesztése részletesen belebocsátkozik a felhozott kifogások bírálatába s érdemes azokat hasonlókép egész kiterjedésben megismerni.

Meg kell engedni — ugymond a jelentés — hogy az elgátolt ártereken és ezeken túl is oly bajok uralkodnak, melyeknek eloszlatása évről évre sürgősbbe vált. A kormány e kérdések

szerencsés megoldását a legfontosabb, de egyszersmind a legnehezebb feladatok közé sorozza. A gátak által elzárt síkföldek, a növekedő költségek és a hiányos usztatás folytán súlyos helyzetbe jutottak. Sok esetben, különösen ott, hol régóta állanak fenn a töltések kimutatható, hogy a föld termő ereje egyre romlott. A mederfenék lassankinti emelkedése, mely több folyónál konstátálva van, csakugyan maga után vonta az említett bajokat. Számos elgátolt lapály a határos folyó közönséges vizállásánál mélyebben fekszik, és minél régibb a töltés, annál mélyebb ez a különbség. Az eredeti viszonyok ezen változása, melyből a mélyebben fekvő területekre töltésszakadás esetén a legnagyobb csapások keletkezhetnének, minden esetre kiváló figyelmet igényel. Hasonlóképp el kell ismerni, hogy az árvizek emelik a földeknek nemcsak termékenységét, hanem felszínét is. A czélt tekintve, alapos az a két követelés, mely jobb vizgazdasági viszonyokra irányul, a mennyiben t. i. oly intézkedéseket sürgetnek, melyek először a légköri csapadékoknak, különösen a hegyekről és meredélyekről való gyors lefolyását megakadályozzák; másodszor, a melyek a folyók árvizeinek a helyett, hogy mint eddig szűk ágyakba szorítottak, elég tágas elterülést engednek.

Ezen két követelés elvben minden esetre elfogadható; csakhogy, ha a gyakorlati kivitel eszközeit vizsgáljuk, lényegesen változik az álláspont. A gátrendszer mostani viszonyai Németország folyói mentén százados fejlődésből alakultak, minél fogva természetesen nagy és igen jelentékeny érdekek fűződtek hozzá. Ezeket számba kell venni, ha a fennálló helyzeten változás terveztetik, és azért veszedelmes lenne ily téren csak általános szempontokból, a sokféle, különös viszonyoknak gondos mérlegelése nélkül, bontólag föllépni. A legtöbb követelés bizonyos egyoldalúságban szenved, a mennyiben egyes szűkebb vidék helyesen felfogott igényeiből kiindulva, feledik a viszonyok sokféleségét, és oly javaslatokat tesznek, melyek általánosságban nem alkalmazhatók. Nincs is oly eszköz, melylyel a mindenkép kívánatos javítás egyaránt elérhető lenne; hanem a létező eszközök közül minden egyes esetben azokat kell választani, melyek a helyi s más adott viszonyoknak leginkább megfelelnek és pénzügyi tekintetből is elfogadhatók. Minél nagyobb hatalmat hódít meg az ember a vizek fölött, annál tökéletesebbé válhatik

vízi gazdálkodása. Ezen értelmes hatalom célja elhárítani a vizek pusztításait és hasznosítani termékenyítő erejét. De a víz fölötti rendelkezésnél minden egyes esetben adott viszonyokkal és sokféle, gyakran ellentétes érdekekkel kell számolni.

A javítás eszközei közt első sorban nagy súlyt fektetnek az erdősítésre s a vizek időleges befogadására szolgáló vízfogókra s tartányokra. Kétségtelen, hogy egy vízkörnyék erdőinek kiirtása egyéb hátrányok mellett hatással van az árvizek veszedelmes voltára, s hogy a dús erdőállomány, a mennyiben a légköri csapadékokat felfogja s egy ideig visszatartja, késlelteti a vizek gyors összefolyását. A porosz kormány évek előtt felismerte a károkat, melyek az erdőpusztításból a földművelésre s a közjóra, különösen pedig az ország hegyes vidékeire hárulnak és régóta fáradozik ezen károk ellensúlyozásán. A rendszeres és nagy mérvű erdősítés hatása azonban a dolgok természete szerint csak az évek hosszú során válik érezhetővé, s mindenekelőtt figyelembe veendő, hogy a Poroszország folyamaira jelentőséggel bíró erdőségek külállamok kezében vannak, és hogy ott nem egyformán gondoskodnak az erdők fenntartásáról.

A javaslat, hogy vízfogók és medenczék építtessenek a nagy vizek időleges feltartóztatására, nem új. Azon eszme, hogy a légköri csapadékok a földművelés céljaira mesterséges tartányokba gyűjtessenek, ismeretes volt már az ókorban. Ujabb időben ismét felkarolták ez eszmét Franciaországban. III. Napoleon császár húsz évvel ezelőtt a Rhone s Loire nagy áradásai alkalmával hasonló tervet fogadott el s azt remélte, hogy nagyobb tavak előállítása útján, melyeknek rendeltetése lett volna szabályozni a nagy folyamok vízállását, oly szerencsétlenségeket, minők amaz években előfordultak, meg lehet jövére előzni. Ez a javaslat Németországban is fölmerült és legbiztosabb eszközüül ajánltatott a kiáradások megakadályozására. Bajorország Mittel-franken nevű kerületében ily vízfogó rendszert csakugyan terveznek is a Pegnitz folyó káros kiöntéseinek megakadályozása végett.

A vízfogókat még más okokból is ajánlják. Azt tapasztalták ugyanis sok helyt, de különösen fensíkokon, hogy a talaj nedvessége egyre fogy, és hogy ehhez képest termékenysége is csökken. E jelenség okait részint a hegységeken történt erdő-

pusztításokban, részint pedig és főleg a víznek az újabb kultúrák folytán bekövetkező gyorsabb lefolyásában keresik. A dolgok előbbi rendje szerint a légköri csapadékoknak hosszabb időig kellett a talajon és a talajban megmaradniok, holott most a leg-rövidebb idő alatt folynak le. Az erdőben vagy a mezőn való hosszabb megállásuk folytán a növények tenyészetének javára szolgáltak, holott a mostani körülmények között többé-kevésbé veszendőbe megy eme rendeltetésök. A légköri csapadékok gyorsabb levezetése a földalatti vizek tükrének általános alábbszálltát kell hogy előidézzé, a mi további fejleményeiben arra vezet, hogy a tenyészet feltételei a mezőgazdaság nagy kárára ingataggyá válnak, és hogy nevezetesen az aszály a korábbi mérveken túl növekszik.

A folyószabályozás, vízlevezetés és talajcsövezés uralkodó rendszere ellen felhozott ezen kifogások, melyek számos megfigyelésen alapulnak, minden esetre jelentőséggel bírnak. Ha nem vezérelhetnek is arra, hogy a megrekedt káros vizek tervszerű levezetése s a kisebb áradások hasznosítása ezen túl elejtessék: minden esetre arra intenek, hogy az egyoldalú szikkasztás általános alkalmazásában korlátozandó, és hogy azzal szemben az áztatás és öntözés inkább előtérbe helyezendő. A poroszországi újabb mezei törvények hatályban léte alatt végrehajtott rendkívül nagy mérvű lecsapolások következtében terjedelmes földek vétettek művelés alá, az égalji, egészségi s vagyoni viszonyok tetemesen javultak. Ezen munkák üdvös hatása az elfogulatlan ítélő előtt minden kétségen fölül áll. De azért megvannak ezen rendszabályoknak is, miként minden emberi alkotásnak, árnyoldalaik és az emberi ész föladata megtalálni az eszközöket, melyekkel az üdvös hatás megóvása mellett a fölmerült hátrányok a positiv intézkedés terén elháríttassanak.

Ezen eszközök közé tartozik az esőtömegek időleges felfogására szolgáló medenczék rendszeres előállítása. Habár ezen eszköz alkalmazásáról és módozatairól mindig csak a helyi körülmények szerint lehet ítélni, mindamellett kivihető és czélszerű voltát nem lehet elvileg kétségbe vonni. Természetes, hogy a kivitel az évek bizonyos sorára felosztható. Ha ezen eszköz alkalmazása kezdetben oly hegyvonalakra s oly pontokra szoríttatik, a hol rendkívül nagy esőknél a völgybe rohanó ár erejét

meg kell törni, és ha meglevő viszonyokhoz illeszkedve, szűk völgyek elzáratnak vagy létező természetes medenczék felhasználtnak: akkor a pénzügyi lehetőség határain belül nagy eredmények lesznek elérhetők.

A leggyökeresebb eszköz, a mely szóba hozatott: a téli gátak (főtöltések) lebontása s nyári gátakká (a kisebb árvizek ellen elégséges melléktöltésekkel) való átalakítása, a mi évszázadok előtti állapotra vezetne vissza. Ezt a rendszabályt valóban igen tekintélyes hangok sürgetik és mondhatni, hogy a téli gátak lebontása képezi a mostani mozgalom magkövét. Senki sem megy ugyan annyira, hogy egy ily óriási felforgatást egyszerre keresztülvihetőnek tartana; de azt kívánják igenis, hogy az útban álló akadályok fokozatosan eltávolíttassanak, és hogy az átmenet megkönnyíttessék. Ennél fogva el kellene tiltani új téli gátak emelését; az oly társulatok, melyek készek téli gátjaikat lebontani, állami segélyben részesítendők; a hol a lebontás igen hasznosnak mutatkozik, és a társulatok erre ráállnak, vegye az állam a kivitelt a maga kezébe s adjon példát a sikeresen végrehajtott munka útján; minden módon arra kell hatni, hogy a mentesített ártérben igen mélyen fekvő házak és gazdasági épületek magasabbra helyeztessenek el, jövőre pedig törvénnyel kellene kimondani, hogy új telepítés vagy építés valamely folyó mentében csakis a tapasztalt legmagasabb vízszinen fölül bizonyos magasságban történhessék.

Ezen javaslatok méltatásánál mindenen előtt szemmel kell tartani a tényleges viszonyokat, és ekkor kétségenkívül az a meggyőződés fog érvényre emelkedni, hogy az ajánlott rendszabály, t. i. a nagyobb folyók melletti téli gátak lebontása, vagy nyári gátakká alakítása, egészben véve megbocsáthatatlan hiba és sajnos visszalépés lenne. Azon percztől fogva ugyanis, a melyben a téli gátak lebontva lennének, a folyómenti mélyebb síkföldek az ár önkényének volnának kitéve; a folyam fölött nyert azon hatalom, mely a főtöltések által nagy nehezen meghódíttatott; ismét elveszett. Az árvizek, az emberi akarat által meg nem zabolázva, ismét nagy területeket fognak ellepni. Ma számos város, falu, mindennemű telep, nagy értékek csakis a töltések által vannak az elemek pusztításai ellen megvédve; ha azok lebontatnak, századok mulhatnak el, míg a biztosság



mostani mérve megint elérhető lesz. De ha ily állapot el is érthetik, ha minden mélyebben fekvő telep oly magasságra lenne áthelyezve, mely a közvetlen elöntésnek nem volna kitéve, ezzel még távolról sem lennének elhárítva a jégzajlás, a viharok és habverés veszélyei. A szárazföldi közlekedés, mely jelenleg minden időben a téli gátak fennállása folytán biztosítva van, meg fogna szünni s az egyes birtokok gyakran el lennének vágva a forgalomtól.

A rendetlenül kiömlő árvizeknek a termőföldekre gyakorlandó hatásáról csak azt lehet bizonyossággal mondani, hogy az szerfölött egyenlőtlen lenne. A folyó a magával hordott terméketlen homokot, úgy mint a termékenyítő iszapot helyenként lerakná, s magaslatot meg mélyedést okozva, évről évre megváltoztatná a föld színét. A lecsapolásnak már most is nehéz feladata ezen túl, miután a mélyebb ártereknek a folyam vízszinéhez való viszonya egyre változnék, minden számításon kívül esnék. Ezen rendszabály teljesen felforgatná a mezőgazdaság mostani helyzetét és az abba fektetett tőkének jelentékeny része teljesen kárba veszne. A víz fölötti uralom megnyerésére az első s legfontosabb lépés, a nagy vizek elhárítása. E célra szolgálnak a téli gátak, s azért a célszerű vízi gazdálkodás rendszerében nélkülözhetlen tényezőt képeznek. Ez a rendszer a mélyebb ártereknek minden időben kivihető elégséges lecsapolását föltételezi; csakis ez esetben lehetséges az árvizet a védett árterekre a talaj termékenyítése céljából időközönként reáeresztetni, mert ez a művelet csak akkor jár haszonnal, ha az áztatás ideje s mértéke a megfelelő alkotványok segítségével megválasztható és szabályozható.

A kérdés megoldását tehát ez irányban kell keresni. A téli gátakat nemcsak hogy nem szabad lebontani, hanem meg kell azokat, a hol szükséges, erősíteni. Azontúl gondoskodni kell az árterek szikkasztásáról, és a mennyiben a földek lejtési viszonya sikeres lecsapolást nem biztosít, különféle gépek vehetők alkalmazásba. S a mely arányban a víz eltávolítása, a külső viszonyoktól függetlenül biztosítottatik, azon mérvben meg kell indítani a munkát arra, hogy az árvizek a töltésekben és a levezető árkokban alkalmazott zsilipek útján az ártéri földek áztatása céljából lebocsáttathassanak.

Szóba hozatott még egy javaslat, mely szerint a folyók nagy árvize a szűk vízkörnyéktől elvonassék és gazdaságilag felhasználtassék. Azt sürgetik, hogy oly hajózható csatornák építtessenek, melyek a folyókból a nagy árvizek egy részét felfogják és elvezessék, és a mellett a víz öntözésre is felhasználható legyen. Ily munkák itt-ott már most is jó sikerrel végrehajtottak. Egy nagy vállalat, t. i. az Ems balparti csatornái, a melyek most épülőben vannak, ezen célra irányul. Ha északi Németországban a hajózási csatornák elégtelensége miatt panaszkodnak, akkor az égbajlatra s a közlekedés igényeire való tekintetből nyomós okok hozhatók fel a csatornák ipari s kereskedelmi jelentősége ellen, de a földmivelés szempontjából minden esetre jogosult a panasz. A hajózási csatornák a belterjes gazdálkodás és a telepítéseknek jelentékeny előmozdítói; mert megkönnyítik a termelő erőnek teljes kihasználását, és kedveznek a mezőgazdasági iparágaknak. A mezőgazdasági terményeket a kereskedelmi piacokra legelőnyösebben csatornák útján lehet szállítani. A földmivelési érdekek szempontjából tervezett és épített hajózható csatornák a termelés fokozására is szolgálhatnak annyiban, a mennyiben a folyók termékenyítő vizeit vezetik, és ezek a talaj javítására hasznosíttatnak. Azért a hajózási csatornák, ha úgy épülnek, hogy nemcsak a közlekedésnek, hanem az öntözésnek és lecsapolásnak is szolgáljanak, a földmivelés terén a haladás egyik legfontosabb tényezőjét képezik.

A porosz kormány mindezen tekintetektől kiindulva, a fennálló gátrendszert gondos tanulmányozás tárgyává tette s megbízható statisztikai adatok gyűjtését rendelte el a végből, hogy azután a kellő törvényhozási s administratív intézkedésekre javaslatait megtehesse.

\*

Egész terjedelmében ismertettük a porosz földmivelési miniszternek a királyhoz intézett jelentéséből azt a részt, mely a fennálló töltési rendszer elleni panaszokat viszhangoztatja s a kifogásokat, melyeket a miniszter ezek ellen felhoz. Nem mondjuk, hogy a kérdés itt kimerítőleg tárgyalva van; de azt mondhatni, hogy arra vonatkozó összes mozzanatok rendkívüli tájékozottsággal vannak itt egybe foglalva. A feltüntetett bajok nem

jelentkeznek még nálunk a Németországban tapasztalt mérvekben ; csakhogy másfelől mi nem is élvezzük még a régóta folytatott ármentesítés nagy előnyeit. Nálunk a bajok épen onnan crednek, mert az ármentesítés még hézagos, és mert hibás a védgátak építése ; míg Poroszországban a szabályozás már egy bizonyos szélsőségig vitetett. Az északi Németországban tapasztalt bajoknak nagy része eszerint csak hosszabb idő múlva fog nálunk kifejlődni ; de minthogy most egész szabályozási s ármentesítési rendszerünk revisió alá fog vétetni, igenis helyén lesz figyelembe venni s a jövőre nézve lehetőleg megelőzni azon kalamitásokat, melyek a külföldön annyi panasz tárgyát képezik. Egy szóval: jó lesz nem mindig csak a magunk, hanem a más kárán is tanulni.

FENYVESSY ADOLF.

## ESZMÉK A MAGYAR IPAR KÉRDÉSÉHEZ.

*A múlt elesett hatalmunkból, a  
jövendőnek urai vagyunk.*

*Széchenyi.*

Hazánk gazdasági fejlődésében igen nevezetes forduló ponthoz közeledtünk; ennek felismerése a közvélemény által az utolsó időben nagy haladást tett és lassankint bizonyos meggyőződéseket érlel, melyek szilárd akarat és kitartás mellett nem maradhatnak hatás nélkül gazdasági ügyeink sikeres javítása iránt vállvetett munkálkodásunkra. A nagy politikai kérdések, melyek az alkotmány visszaállítása körül forogtak, meg lévén oldva, a nemzet figyelmét első sorban és legélénkebben a gazdasági ügyek veszik igénybe, mert meggyőződünk, a mint meg kell győződnie minden népnek, hogy a fejlődés egyik főfeltétele a gazdasági jólétben fekszik, sőt nemcsak a fejlődés egyik főfeltétele az, hanem még a politikai szabadság erős biztosítéka is, a mit Anglia, a mit Amerika példája oly kézzelfoghatólag, oly impozans módon bizonyított. A gazdasági jólét nemcsak egy anyagi tényező, nemcsak gyomorkérdés, hanem — mit kevés belátással is észre kell venni — ép annyira erkölcsi, szellemi, politikai tényező, a nemzeti hatalom egyik legerősebb alapköve.

Ez a meggyőződés — hála Istennek — nálunk is terjed, nálunk is mindinkább háttérbe szorít, legalább a nép nagy részében, — azoknál, kik nem foglalkoznak kizárólag formális politikával, — oly érdekeket, melyek eddigelé jogosulatlanul vették oly túlságos igénybe annak figyelmét és törekvését. És joggal, mert ha a politika alatt azt értjük, mit érteni kell, az állam

által a nép fejlődése érdekében teendő összes intézkedések iránti kérdéseket, akkor minden gazdasági kérdés par excellence politikai kérdés, és minden nagy gazdasági mozgalom — bár többnyire lassabban fejlődik, nesztelenül halad — egyuttal politikai mozgalom is, és hogy a nagy gazdasági forradalmak még nagyobb jelentőségűek mint a politikaiak, már abból is látszik, hogy sok ilyen forradalom eredménytelenül lezajlott, mások vívmányai csorbítottak, vagy hosszú időre elkoboztattak, de a gazdasági forradalmak a társadalmi erő- és hatalom-eloszlást megmásíthatatlanul megváltoztatják, mert sankciójukat nem papírra írják, hanem a nemzetek testén, organismusának minden szervébe bevésik azt. Ilyen mozgalmak sorába tartoznak azok is, melyek célja a népek foglalkozásában nagyobb változást előidézni, azokat, ha csak marhatenyésztéssel foglalkoznak, a mezőgazdaságra tanítani, hol a munka már jobban érvényesül, a tulajdonjog fogalma konkreter alakot vesz fel, a foglalkozás folytonossága nagyobb, az egymást követő nemzedékek összeműködése, a jövő érdekében teendő intézkedések száma több. És ugyanily nagynak, talán kulturalis szempontból sokan még nagyobboknak lesznek hajlandók tekinteni azon nagy önnevelési processust, midőn egy agricol nép az iparos foglalkozásnak nagyobb tért, nagyobb elterjedést kíván biztosítani, midőn saját fenntartására azon forrásnak felhasználására is törekszik, melyet az iparos munka képvisel.

Kérdés: kell-e az ipar, szükség annak fejlődését előmozdítani, nem jobb-e a nemzetek munkamegosztásának érdekében az agricol foglalkozásoknál maradni, nem rosszabb-e az iparos társadalmak helyzete, fenyegetve a vészteljes munkáskérdés által? Erre csak azt mondhatjuk, igen kell, kell ezer okból, melynek egyike is elegendő volna arra, hogy minden a kultúra felé törekvő népnek kötelességévé tegye, az ipart lehetőleg ápolni, előmozdítani, mert csak úgy lesz gazdasági szervezete önmagában lehetőleg befejezett, teljes. Nem szükséges arra utalni, hogy jó részben csak az ipar nyújt tért az emberi munka tökéletesebb értékesítésére, és hogy ez által az majdnem az értékeknek, a javaknak, a gazdagodásnak új forrását nyitja meg előttünk, hogy a természet kincseit is jobban, megfelelőbben tanítja felhasználni, hogy az ád értéket a föld számos termé-

kének, hogy az emberek életmódját tökélyesbíti, nemesbíti, képességeinket fejleszti. Az ipar utat nyit a népesség szaporodásának, függetlenné tesz az időjárás szeszélyeitől, szervessé teszi az egész gazdasági processust és a javak forgalmát, tökéletesbíti és emeli a mezőgazdaságot, mert jó eszközöket ad neki, biztos piacot, erősíti a népek függetlenségét és öntudatát, holott a kizárólag mezőgazdasággal foglalkozó népek többnyire alárendelt, gyarmati viszonyba jutnak ily magasabb fejlettségű iparállamokkal szemben.

De nem minden nép és nem minden ország és minden idő alkalmas arra, hogy az iparos erő fejlesztessék. Az ez iránt ismert példákat felesleges egygyel is szaporítani. Vannak ellenben népek és helyzetek, melyek közt lehetetlen az ipar terjedésének feladatát teljes komolysággal és kitartással fel nem karolni. Ily helyzet az, midőn egy túlnyomólag földművelésből élő nép nagyobb és állandóbb szükségletek mellett inkább érzi az idők viszontagságával összekötött ingatagságát összes kulturalis életének, midőn ezen kultúra igényei és így a magán- és különösen az államgazdaság terbei napról napra emelkednek, midőn saját szükségleteinek fedezésére évről évre nagyobb összegeket küld a külföldre, vagy nagy adósságokat kénytelen magára venni, midőn viszont saját esetleges feleslegének értékesítése vagy bizonytalanná válik, vagy a mennyiben nem bizonytalan, csak kevésbé jutalmazó árak mellett talál piacot, tehát egyfelől emelkedő szükséglet, másfelől ingadozó jövedelem, veszélyeztetett kereset: lehetséges-e itten még csak a legkisebb kétely az iránt, hogy mire kell ilyen helyzet közt törekedni, és lehetséges-e kétely az iránt, hogy ezen törekvésnek különösen arra is kell irányulnia, hogy az ipar kellőleg fejlesztessék, mert csak így lehetséges, hogy a hazai termelés és fogyasztás közt észszerűbb arány támadjon? És ilyen a helyzet minálunk Magyarországon. Mi nem azért kívánjuk az ipart fejleszteni, mint hajdan tették, hogy sok pénz jöjjön az országba; sem azért tulajdonképen, hogy gazdasági rendszerünk természetes fejlődést vegyen, mert eddig erre sem törekedtünk; de kívánnunk kell az ipar fejlődését, mert a szükség kényszerít bennünket arra, mert nagy fogyasztásunkkal szemben termelési képességünk csökken, és

más mód nincs, mint vagy többet termelni, vagy adósságunk terhe alatt összeroskadva lemondani arról, hogy a nép fogyasztása, mely még igen gyenge, fejlődjék és választani kell a sorvadás és a küzdelem közt. Tennünk kell valamit a gazdasági egyensúly helyreállítására, mint tették azt más államok, mint tette azt p. Amerika, mert oly állapot, hol évenként csak egy czikkért 100 millió forintnál többet küldünk a külföldre, a legesleg-alacsonyabb becslés szerint, míg magunk egy bizonytalan forrásra vagyunk utalva ezen kiadások fedezetére, de tőkével sem birunk, hogy talán annak jövedelméből élhessünk — ily állapot minden lehet, de nem előnyös, nem megnyugtató!

Miért nincs ipara Magyarországnak? Magyarország gazdasági élete tulajdonképen még igen fiatal; ha 150 évet mondunk, inkább magasabbra teszszük korát, mint kellene. Mert a török foglalás az ország legnagyobb részére olyan volt, mint a pusztító halál, és az ország inkább sirhoz hasonlított, mint egy reményteljes jövő bölcsőjéhez. Minden folytonosság megszűnt és midőn a török elhagyá a szerencsétlen országot, akkor egy új honfoglalás műve vált szükségessé. És kényszerítve európai helyzete által, az ország e honfoglalás feladatát meglehetősen gyorsasággal végezte. Persze bizonyos határok közt. Az ekével húzták ismét a barázdákat, és a mezőgazdaság annyira-mennyire ismét fejlődött. Nem úgy volt az az iparral. A mezőgazdaság primitív feladatait igen könnyen tanulja meg az ember, de az ipar gyakorlottságot tételez föl mindenek előtt, sűrűbb népességet, forgó tőkét stb. Mindennek hiányában látjuk a hazát, legszükségesebb kézművesek is hiányzanak benne és nagy áldozatokkal édesgettetnek e földre; a népesség gyér volta mellett a fogyasztás is csekély, a foglalkozás megosztása sem igen haladhat, forgó tőke sincs, pénz, út, minden hiányzik. Hozzájárul még az akkori kormány törekvése, az osztrák ipart a magyar ipar fejlődésének gátlásával előmozdítani. Mindez nem volt kedvező körülmény. Mindamellet azt tapasztaljuk, hogy a haladás ezen téren is mutatkozik; a közönséges kézművek terjednek, sőt egyes korszakokban a gyárak alapítása is elég élénk. Az eredmény az, hogy még oly czikkeken, mint közönségesebb szövETFÉLÉKben, egy nem jelentéktelen része a hazai fogyasztásnak a belföldi termelés által elégített ki, mi persze némileg

azért is történhetett, mert e fogyasztás csekély volt. A nagy gazdasági változás, mely az ötvenes években beállott, általában nem volt kedvezőtlen hatással a hazai iparra. A külföldi versenye még nem mutatkozott oly vészthozónak, az osztrák ipar sem állott még oly nagyon magas polezon, a kis ipar sorsa sem volt még oly kedvezőtlen, a jólét emelkedésével pedig a fogyasztás is emelkedett, — a felszabadított parasztok fogyasztása itt különösen tekintetbe jő — és így tényleg látjuk, hogy e korszak még haladást mutat fel. Azonban már ez időben jöttek oly tényezők működésbe, melyek az ipar további fejlődésének valószínűségét veszélyeztették; ezen tényezőkhez aztán járultak közvetlenül a hetedik tized lezárása előtt, és az első hetvenes években még jelentékenyebbek, melyeknek aztán azon állapot tulajdonítandó, melyet jelenleg konstatálhatunk. Az első tényező alatt értjük a mezőgazdaság kedvezőbb fejlődését a nyugat felé vezető vasutak kiépítésével, mi által a magyar termények új piacot kedvező árak mellett találtak. Ennek az a hatása volt, hogy sok munkakéz, de különösen sok tőke is, mely vagy a kereskedésben, vagy az iparban volt alkalmazásban, vagy abban keresett volna alkalmazást, a mezőgazdaság felé fordult, mely irány még az egy időben elfogadott általános birtokszerzési képesség által előmozdított. A mi pedig a munkáskezet illeti, úgy az általános, idegen államok tapasztalata által konstatált tény, hogy a mezőgazdaság kedvezőbb fejlődésénél az ezen körtől az ipar felé közeledők száma nagyobb, ellenkező esetben kisebb lesz, mint ez p. Poroszország egyes tartományai-ban igen jól megfigyelhető. De csökken a munkaerő az okból is ily körülmények közt, mert a mezőgazdaság kellő vagy jelentékeny jövedelmezősége mellett a házi-ipari foglalkozás abbahagyatik, a mi kétségtelenül nálunk is történt. Mig így a belföldi iparos termelés ez okból is csökkent, úgy egy más tényező hozzájárulása e fejleményt még jelentékenyen gyorsította. Értjük a külföldi piacoknak a vasutak kiépítése után emelkedő versenyét, különösen oly czikkeken — mint szövetek stb. — melyek nagy értéket képviselnek kis terime mellett. Ezen versenyből és a kereskedelmi szerződések megkötéséből származott a piacok elárasztása; az árak nagyon csökkentek, és így a hazai kisipar helyzete magas termelési



költségei — különösen a magas kamatláb, tökéletlenebb eljárás, a czéhek feloszlása után gyengébb készültségű, de elég drága munkaerő — mellett stb. válságos lett. Mintegy elemyszerű hatalommal neki rohant minden, hogy tönkre juttassa; hogy ez másképen nem jöhetett, azt ezek után mindenki beláthatja, nem is említve sok egyéb körülményt, mint azt, hogy a foglalkozások száma, és épen a kellemesek és ígérkezőbbeké szaporodván, a népesség száma pedig megállapodván, ez is az ipar felé fordulók számát talán csökkenthette, valamint azon körülményt, hogy a tanonczviszonyok még most is meglehetősen visszatartók lévén, a succurzus az intelligensebb osztályokból elmaradt, és így tényleg és nagyjában véve talán minden foglalkozás nagyobb haladást, nagyobb emelkedést mutat az utóbbi tiz év alatt, mint az ipar, egyes kivételektől természetesen eltekintve.

Ezen kedvezőtlen fejlődés számos iparágban kézzelfoghatólag mutatkozik. Legyen szabad néhány erről összeállított adatot közölni. A soproni kereskedelmi és iparkamra területén volt iparos:

	1870	1876 (iparos és kereskedő)
Baranya . . .	7424	5946
Zala . . . .	6724	5915
Veszprém . .	6264	4703
Tolna . . . .	5929	4703
Sopron . . . .	5586	6424
Győr . . . . .	2929	2609
Vas . . . . .	6557	7724
Mosony . . . .	1847	1921
Somogy . . . .	6560	5360

Még feltűnőbb az iparosok számában újabban mutatkozó különbség, ha nem az 1857. évet, hanem Fényesnek a hatvanas évek elejére vonatkozó néhány adatát vesszük kiindulási pontul:

	Fényes	
	1865	1876
Baranya . . .	5743	5946 (számos kereskedő befoglalásával)
Zala . . . . .	8483	5915
Veszprém . . .	6858	4703
Tolna . . . . .	6412	4703
Sopron . . . .	7819	6424
Vas . . . . .	9358	7728

Ezen kedvezőtlen fejlődés leginkább mutatkozik a szövőipar terén. Igaz, hogy ez nagy jelentőséggel az országban soha sem birt, azonban még ezen csekély tevékenység is, mely különben egyes ágakban mégis a kereskedelemben szerepet játszó mennyiségeket mutatott fel, csökkent az említett tényezők befolyása alatt. Az ország több vidékére lehet utalni, hol azelőtt a posztósok száma jelentékeny volt, ujabban pedig majdnem teljesen eltűnt.

Halljuk csak ezen ipar állásáról a budapesti kereskedelmi és iparkamara nyilatkozatát:

»A hatvanas évek eleje a magyar szövő-ipart még egészen más helyzetben találta, mint a milyenben az mai nap van, mikor ugyanis ilyen ipar létezéséről nálunk már alig lehet szó, miután annak csak gyér nyomaival találkozunk.

A vászonkészítés akkoriban még virágzott Felső-Magyarországban, Tolnamegyében és az akkori Bánságban. A föld népe többnyire mint házi ipart űzte, de a kisipar is foglalkozott vele. A készítmény, az ugynevezett házi vászon, külsőleg nem sokat mutatott ugyan, de igen kitűnő minőségű volt és épen azért minden piacon, sőt Szerbiában is kész vevőkre talált.

A szövő vászon a Bácskának kenderben gazdag vidékein csaknem kizárólag a házi ipar által készítettett; a kereskedésnek azonban nem adatott át, hanem közvetlenül a termelőktől vétetett, még pedig kitűnő minőségénél fogva igen jó áron.

Zsákok főleg Nógrádmegyében és Miskolcz és Békés-Csaba vidékén készültek; még a morva készítménynél is tartósabbak lévén, magasabb árú daczára jó keletnek örvendhettek.

**P a m u t s z ö v e t e k** (Schöckl) Erdélyországban, Tótországban s a hajdani Határörvidéken, különösen a Szerémségben készültek és olcsó ruhaneműekre használtattak fel. Tótországban s a Határörvidéken a pór nép még ma is készít szövő fonálból, mely jelentékeny mennyiségben fogyasztatik, pamutszöveteket, de csakis saját használatára, hagyományos mustrák szerint s a legkezdetlegesebb eszközökkel, noha az osztrák iparüző vidékek is elárasztják őket hasonló készítményeikkel.

Az aránylag bámulatra méltó eredmény eléggé mutatja, hogy mit lehetne itt elérni csekély gyámolítás mellett, annyival

inkább, mivel e czikkek nagy mennyiségben fogyasztatnak és a divattól nem függenek.

Azonban a házi ipar mindezen említett ágaival csak a német, tót vagy szerb és oláh pór nép foglalkozott, míg a magyar lakosság nem értett üres idejének ilyen felhasználásához. De a házi ipar fellendülésének alapfeltételei a magyar lakosnálnál is megvannak, csak kezdeményezés és támogatás volna szükséges.

Flanel jeles minőségben és iparszerűleg Váczon, Palotán és Veszprémben készítettett és meglehetősen jelentékeny üzleti cikket képezett.

A posztógyártás Felső-Magyarországban, az ország nyugoti határán s az ugynevezett Szászföldön virágzott. Az utóbbi vidéken különösen igen jó katonaposztó készült, mely részben az osztrák hadseregnél is használtatott, de leginkább a Duna-vidéki fejedelemségekbe szállítottatt. Kassán főleg dosking és olcsó nadrág-szövetek készültek, melyeket a vásárok alkalmával még a bécsi kereskedők is szívesen vettek, mivel e fajok minősége jobb volt az akkori osztrák készítményekénél. Gács inkább finomabb cikkekkel szolgáltatott, melyek szintén nagyon kedveltettek, de az osztrák hasonló nemű cikkekkel kevesebb sikerrel versenyezhettek, mivel sem oly olcsók, sem oly tartósak nem voltak, mint az elébb említett fajok, melyek főleg ezen tulajdonságaiknál fogva szorították le az osztrák ipart, melyet akkoriban a külföldi verseny ellen saját fogyasztási területén még magasabb vám is védett.

Az összes felsorolt szövészeti árúk, a gépek teljes kizárásával, tisztán kézi munka útján készültek, de a belföldi szükségletet még a legjobb időkben sem fedezték teljesen. Tekintve a magas árakat, melyek azonban az így készült szövetek belső értékénél fogva nem voltak túlságosak, a közvetítő kereskedelem nem tartotta érdemesnek, a pór nép ezen mellékfoglalkozásának eredményeit felkarolni és rájuk nézve nagyobb forgalmat eszközölni, a mi pedig a termelésre kétségkívül a legjobb befolyást gyakorolta volna. A termelés összpontosítására s a technikai találmányok alkalmazására, mint azt Ausztriában látjuk, nem volt sem iparos vállalkozó szellem,

sem pénz. Ezen honi ipar, mely mindenkor önmagára volt utalva, mely sem az állam részéről, sem másfelől nem részesült gyámolításban, fennmaradását a hatvanas évek közepéig leginkább azon körülménynek köszönhetette, hogy osztrák versenytársa részben még maga sem tudott olyan és annyi gyártmányt előállítani mint ma, másfelől pedig, jobb készítményei számára biztos piacok birtokában lévén, Magyarországra leginkább csak olcsó és rossz árukat küldött, melyek a jobb bel-földi gyártmányt ki nem szoríthatták, noha a közvetítő kereskedelem szívesebben foglalkozott a több nyereséggel kecsegtető külföldi árukkal.

E viszonyok teljes átalakulása az angol pótegyezmény életbe lépésével kezdődött, melynek következtében a birodalom szövészeti cikkekkel a szó szoros értelmében elárasztatott, melyek az osztrák és magyar készítmények árához képest mérsékelten olcsó áron kínáltattak, a mennyiben ezen ár amannak gyakran csak felét, vagy éppen csak egy negyedét tette. Igaz ugyan, hogy a behozott posztó ugynevezett shoddy-gyapjából, a zsákszövet jutából készült, a pamutárúk pedig kimustrált cikkek voltak, melyeket Angolország tengeren túli gyarmatainak lakossága számára már évek óta készített; de az ár roppant különbsége mégis eltántorította a fogyasztókat, noha hamar meggyőződhetek az angol készítmény rossz minőségéről. Főleg a magyar termelés, melynek árai az osztrák készítmények áraihoz viszonyítva lényegileg még nem voltak túlságosak, a mondott időtől fogva teljesen leszorított a piacról, minthogy a fogyasztás határozottan elfordult tőle, míg az osztrák gyár-ipar mégis csak inkább tudott az új állapotokhoz alkalmazkodni, és némely más körülmények kedvező befolyása alatt, bár áldozatok árán, továbbra is fennmaradt.»

Midőn mi ilyképen a magyar ipar fokozatos fejlődésének hiányát konstatáljuk, korántsem akarunk evvel általánosan kedvezőtlen ítéletet mondani újabb közgazdasági fejlődésünkről. Mi sem volna helytelenebb ily álláspontnál. A magyar mezőgazdaság, a kereskedelem, a hitel, a közlekedés, a biztosítási ügy az utolsó 25 év óta oly haladást tett, mely az ország gazdasági szervezetét előre nem sejtett módon és mértékben tökélyesbítette s a termelést roppant mérvekben fokozta, mint ezt a

legegyszerűbb statisztikai összehasonlítások mutatják. És nem mondhatni, hogy ez nem elég érdek, és nem elég nagy érdek, hogy egy nemzet figyelmét ily korszakon át majdnem kizárólag igénybe vehesse. Azért semmi sem fekszik távolabb tőlünk, mint vádolni. Csak azon tényre kellett figyelmeztetni, hogy ezen haladásban az ipar nem tartott lépést a nemzet egyéb nagy érdekeivel, sőt mód felett elsorvadt és hogy itt az idő ennek érdekében is mindent megtenni, a mi tőlünk kitelik.

Hogy ez állapotokat változtatni kell, hogy Magyarországnak még akkor is, ha nem lehet szó arról, hogy egy varázsütésre iparos állammá legyen, oda kell törekedni, hogy iparát jobban kifejtsé, az iránt úgy hiszem, mai napság többé kétség nincs. Több már a kételkedők száma, ha arról van szó, hogy lehetséges-e az, a mit jónak, kívánatosnak tartunk, mert e két eset egymással korántsem mindig kongruens. Erre a válaszuk a következő. Igaz, hogy van sok körülmény, mely az ez iránybani fejlődést nehezíti; a mezőgazdaságunkkal és marhatenyésztésünkkel, az erdészettel és bányászattal is van még elég dolgunk, de az még sem gátolhat bennünket, hogy abban lehetőleg az ipar előmozdítására is figyelemmel legyünk. A munkabér magas, igaz, de van elég vidéke az országnak, hol a munkabér alacsonyabb, van számos ipar, hol az olcsóbb női munkát lehet és kell alkalmazni, van számos konfekcionális iparág, és, — mint a székesfehérvári kiállításon is lehetett meggyőződni, ezek nagy része gyengén áll — a melyek pedig magasabb béreket fizethetnek; a tőke drága és csekély, ezt is el kell fogadni, de lehet számos intézkedést tenni, mely több tőkét és egyuttal olcsóbbat juttat az iparosok rendelkezésére. Hiányzik az értelmiség, de másrészt akárhányszor azt is olvassuk, mennyire sikerülnek a legkülönbözőbb munkák a magyar embernek. De nem is áll, hogy minden iparághoz mindezen föltételek együttesen kellenek. Van p. oly iparág, a mely csak szakképzettségtől függ különösen, azt az egyéni kezdeményezés azonnal felkarolhatja; de hogy e kedvezőtlen körülmények mellett is lehet eredményt elérni, azt egyszerűen abból is látjuk, hogy alig van oly iparág, melyben nálunk nagyszerű vállalatok nem volnának, kezdve az osztrák államvasut délmagyar vasgyáraitól, egészen Thonet lágýaráig az éjszakon; ott vannak a budai kartongyáarak, Ganz

vasgyára, a hajógyár, porcellán-, üveg-, bútór-, vas-, géptéglagyárak stb., minden ágban néhány igen nevezetes, nagy vállalat. A lehetőséget tehát kétségbe nem lehet vonni és e lehetőséget a kedvezőtlen körülmények daczára is kötelességünk kiaknázni.

Sokan talán azt fogják mondani, hogy általában nem lehet semmit sem tenni, mert oda van a külön vámterület, a független bank stb., s így tovább búslakodnánk, »sokért nem adva, hogy semmink sincs«. Ezekkel véleményünk nem egyezik, mi azt hiszszük, hogy még mindig van elég eszköz kezünkben, mely sikert ígér és másoktól, szakférfiaktól, iparosoktól hallottuk, hogy bizonyos iparág fejlesztéséhez csak az vagy amaz volna szükséges, és pedig mind olyan eszközökre történt hivatkozás, melyek hatalmunkban állanak. Gyakorlati dolgokban ritkán oly korlátolt az emberi ész, hogy épen hasznavehetlen eszközt ajánlana bizonyos cél elérésére; csak a tekintetben szükséges a választás, hogy az eszközökből a leghatályosabb, legolcsóbb, legkönnyebben elérhető használtassék. De hányszor vagyunk kényszerítve a gyakorlati életben ez eszményről lemondani és kevésbbé sikeres módon, kevésbbé egyengetett úton a cél felé törekedni! És épen úgy van az a nemzetek életében. Ha áldozatok nélkül, csak a piacz kedvező fordulata által, lehet nagy előnyöket kivívni, annál jobb, de ha ez áldozat küzdelem nélkül nem érhető el, azért még a célról lemondani nem szabad. Jó lesz itt Széchenyi következő szavaira emlékeztetni:

»Az ország java nem egyesek s néhány magánosak hasznán, hanem az egész virágzásán alapulhat; azon mendeda pedig, hogy honunkban csak pásztorok és szántóvetők lehetünk s tőlünk még el vannak rekesztve fabrikák és manufacturák — ámbár ezt sokan velős állításnak vélik — nem eszesebb szó, mintha valaki azt mondaná: »Ő csak gabnát termeszt s marhával s juhval stb. nem bajlódik«. Derekas gazdaságban mindakettő elválhatlan, s az, ki több marhát tart, előbb-utóbb több gabnát is fog aratni; szintugy pásztor és szántóvető ember is több lesz, vagy legalább nagyobb nyájakat őriz, többet szánt, a hol emberkéz s erőmű a természet s föld ajándékit nagyobb becsre emeli. Mindezen diadalmaskodik a férfiúi érett ész, eltökélt, állhatatos akarat és szorgalmas

munukásság; ezek virágozhatnak, gyümölcsözhetnek jegek közt is plántát, midőn a tudatlan és rest még Utopiában is éhen halna. — Igen sokat kezdeni egyszerre, igaz, többnyire igen ártalmas az, ki így cselekszik, nem dolgozik nagyobb sikerrel, mint azon agár, mely egy izben több nyulat hajhász; ellenben nem lehet p. o. gazdaságban az idén ökröket vásárlani, esztendőre kutakat ásni, harmadikban béreslakást építeni, negyedikben szekereket, ekéket stb. beszerezni, de soknak szinte egyszerre kell megtörténni, hogy a sok elkészült tagok részarányos, egybefogó egészszet alkossanak.«

Igaz, korántsem állithatni, hogy igen sok a kedvező tényező, mely e törekvésünkben támogatna. Az egész gazdasági élet pang, a nép elszegényedése irtóztató módon növekedik, a fogyasztás összeszorul, az erkölcsi tényezők és rugók, az erély, a nemes becsvágy, a bizalom a jövő iránt, a nemzeti érdekek iránti fogékonyság, mind gyengültek.

De vannak egyes kedvező tényezők is, melyek jelentősége nem épen csekély. Odaszámítjuk a tőkének jelenlegi olcsóságát, a külföldi termelés kitünőségébe vetett hitnek erős megingatása, a nagyobb értelmiség és a mit talán első helyen kellett volna említeni, a sürgős szükség, mely bennünket kényszeríteni fog minden erőmegfeszítéssel, szilárd akarattal mindazt megtenni, mi iparunknak újabb lendületet adhat. Mert itt is áll:

»Es ist der Geist, der sich den Körper baut«,

és ha komolyan akarunk és józanul választjuk a célt és az eszközöket, akkor az eredmény el nem maradhat. Persze arra nem szabad számítani, hogy mi ma-holnap azt a legalább 200 milliányi iparcikkek bevitelét, a mely jelenleg az országot terheli, feleslegessé tesszük, sőt talán még jelentékeny kivitelt is szerzünk, de lehetségessé tehetjük a biztos haladást, a fokozatos fejlődést, kifejthetjük az összes tényezőket, melyek célunkhoz vezetnek, biztosíthatjuk azok organikus működését és avval együtt iparunk folytonos emelkedését.

És a választható utak és eszközök melyikére legyen jelenleg figyelmünk különösen irányozva? Mert hogy sokat és sokfélét lehet és kell tenni, azt az ipar fejlődésének története minden lapon mutatja. Megkülönböztetvén a társadalom és az állam feladatait, első sorban állanak itt azon intézkedések, melyek

az állam részéről teendők, mert ily nagy gazdasági átalakulásnál természetesen az állam közreműködéséről nem lehet lemondani. Azért a következőkben csak avval foglalkozunk, mit kell a kormánynak az ipar előmozdítása érdekében tennie.

Szerintünk a teendők a következők:

A munkaerő szaporítására és olcsóbbá tételére közvetlenül teendő intézkedéseket nem igen nagy számban ismerjük, a népességi processusok jobb alakulása érdekében azonban az állam jó közigazgatás által igen sokat tehet. A mellett számba jöhetne idegen munkások betelepítése, a mi azonban szintén csak sporadice történhetik; de az állam figyelmét mégis teljesen az se kerülje ki. Talán lehetséges volna épen most, hol számos iparos államban a gyárak szünetelnek vagy leszállított erővel dolgoznak, az uti költségek megtérítése és hosszabb adómentesség mellett egyes tisztességes munkásokat szerezni, mert a csöcselékben nem volna köszönet. Talán előmozdítandó oly eljárás, mely szerint összeiratnának azon nagyobb községek — lélekszámukkal együtt, melyekben a fontosabb kisiparok nincsenek képviselve, és az eredmény kellő módon tudomásvételül a külföldön terjesztetnék, ill. közöltetnék. Magyarország viszonyai a külföldön még terra incognita, ezt csak legújabbban is mutatták Bismarck eredeti nyilatkozatai a magyar mezőgazdaságról. Még nagyobb a tájékozatlanság, a teljes félremagyarázat az alsóbb körökben, a honnan a bevándorlók kerülnének, ha azonban ez iránt kellőleg felvilágosittatnak, akkor nem hiszszük, hogy nem akadna iparos, a ki országunkat fölkeresné, melyben az élet még mindig sokkal jobb, olcsóbb, mint akár Németországban, akár másutt.

A tőkeszükséglet kielégítésére kívánjuk, hogy az állam a takarékpénztárakat oly irányban reformálja, hogy azok túlnagy jelzálogkölsönüzletét, mely azok üzleti természetének meg nem felel, leszállítsa. Akkor ez intézetekben jelentékeny tőkék felszabadulnak, melyek, mint annak már régen kellett volna történnie, az ipar és a kereskedelem rendelkezésére állanak. Ez egy sürgős reform, mely mellett az összes hazai irók majdnem egyhangulag nyilatkoztak és ennek megtételét mentől előbb kívánnók. Együttal megengedhetőnek és ajánlhatónak tartjuk, hogy — úgy mint



az Franciaországban van — a takarékpénztárak és általában hitelintézetek solíd iparosoknak egy aláírás mellett és kézi zálogbani biztosíték alapján adjanak kölcsönöket bizonyos összeg erejéig.

De lehetnek oly esetek, hol az állam részéről direkt intézkedés is válik szükségessé, állami gyárak felállítása, vagy különösen kölcsönnyújtás vagy részvények átvétele által. Az államgyakran csak így fogja lehetőségessé tenni vállalatok keletkezését, melyek talán néhány év múlva minden odakölcsönzött forint után ugyanannyit fizetnek mindenféle adóban az államnak. Ma nap, midőn egészen másképen ítélünk a *laisser-faire* elve fölött, midőn látjuk, milyen rengeteg áldozatokat hozott és hoz még mindig Anglia gazdasági ügyei érdekében, az államnak ezektől való tartózkodásának elve ma igen kevés vonzerővel bír, mert azt látjuk, hogy alig van kulturális érdek, — és ezekhez tartoznak a gazdasági érdekek is, — melyek az állam ápolása, támogatása nélkül létesülnek. A magyar országgyűlés mindjárt az alkotmány visszaállítása után nagylelkűleg megszavazott egy hatvan milliónyi kölcsönt a vasuti érdekek előmozdítására, azonkívül magunkra vettünk évenkénti 10—15 milliónyi kamatterhet, — a mely körülbelül 200 milliónyi tőkének felelne meg a magyar államhitelem jelen viszonyai mellett, ugyanazon célra. Ki állithatná, hogy ha az ország ez összegnek csak századrészét fordítaná talán 20 éven át az ipar érdekében, hogy ezt kevésbé helyesen, kevésbé jól cselekedte volna?

De az állam könnyitené új iparos vállalatok létesítését, és itten csak gyárakról szólnunk, ha az a d ó m e n t e s s é g kedvezményét is, helylyel-közzel ott, hol annak sikerére számítani lehet, alkalmazná. Ez tehát nem általános elvnek volna kimondandó, talán úgy, mint a fővárosi házépítéseknel, vagy vasuti építéseknel, hanem csak esetről esetre volna megadandó, különösen oly iparágakban, melyek az országban vagy épen-séggel nem, vagy aligha léteznek, tehát ezen kedvezmény által sem már létező érdekek nem sértetnek, sem a létező vállalatok versenye nem nehezítettetné, sem az állam egy már birt adótárgyat el nem veszítene. Ez igen nagy kedvezmény volna ugyan, de — tekintettel arra, hogy oly viszonyok között tőlünk semmi áldozatot nem követel — mégis könnyen megadható és avval

egy jelentékeny része az országnak más országokhoz képesti magasabb munkabérének és kamatlábjának kiegyenlítője volna.

Átmegyünk az ipartanítás feladatára. Az ipartanítás szempontjából oda kell törekedni, hogy alsóbbrendű iskolákban a kisiparhoz szegődők nagy tömege az általános ismeretekken kívül is már bizonyos gyakorlati irányt nyerjen. De szükséges továbbá az ipar niveaujának emelésére és különösen új iparágak meghonosítása érdekében, hogy gyakorlati irányú közép-ipartanodák állittassanak fel, melyekben középosztályú iparosok és művezetők képeztetnek, mert különösen ezektől függ az ipar terjedése és emelése. Ily tanintézetek az országban éppen a mostani viszonyok közt nagyon kedvező hatást tennének és mindenképen jól fogadtatnának: azon számos tanulók részéről, kik most gimnáziumok és reáliskolák, esetleg egyetem és műegyetem felé fordulnak és ott a megélhetés s haladás csak igen kevés föltételét találják és a tanítók részéről, kik szintén túlságosan nagy számban lévén, alkalmazásra még reményt sem látnak. Talán állíthatna az állam egyes helyeken tanműhelyeket.

Itt van továbbá az iparszervezet kérdése.

Az 1872. VIII. törvényezikkel (ipartörvény) végleg megszüntették nálunk a céhek, melyeknek feladata abban állott, hogy az önkormányzat körén belől az ipar előmozdításáról gondoskodjanak. A céhek megszüntetése nem azért történt, mintha ugyanazon cél többé nem állana fenn, mintha az újabb ipar terén az önkormányzatnak nem volna feladata, hanem azért, mivel az eszközök, melyekkel a céh ezen célra elérni, ezen feladatát megoldani kívánta, a teljesen átalakult újkori iparszervezetnek többé meg nem feleltek. Az önkormányzati feladatok megoldására két út állott nyitva a törvényhozás előtt: alkotni az új viszonyoknak megfelelő oly közegeket, melyek jogokkal és köteleességekkel felruházva, az önkormányzati feladatok megoldása iránt teljes biztosítékot szolgáltatnak, vagy pedig teljesen hódolva az iparszabadsági elv korlátlan felfogásának, egészen a magánérdekekre bízni, vajjon létesülnek-e szervek, melyek az ipar szabályozására hivatva és képesek. — Mint a legtöbb törvényhozás, úgy a magyar is ez utóbbi felfogásnak hódolt és egyszerűen az érdekeltekre bízta a szükséges szervek létesítését. Ilyformán a törvény csak

arra szorítkozik, hogy az ipartársulatok keletkezését megengedtettnek jelenti ki és ez ipartársulatokat a segédek és mesterek közt fenforgó viszályok esetére biráskodási joggal ruházza fel, egy felesleges intézkedés, mert a törvény értelme szerint az illető bíróságnak joga csak a viszály kiegyenlítésére irányul, arra pedig specialis jog osztogatása nem szükséges, mert viszályok kiegyenlítésére a két fél beleegyezésével, kibékítésre tehát minden magánembernek is van joga. Daczára annak, hogy tehát e testületek számára a törvény által specialis teendők nem jelöltenek ki, mégis a régi czéhek ily ipartársulatokból való átalakítása esetében a czéhvagyonot az ipartársulatokra átruházza.

A törvényhozásban tehát tiszta felfogása hiányzott annak, hogy van-e az ipartársulatnak általában működési köre, szükséges-e tehát általában oly testület, mely az országban létező iparosok szerves összefoglalását, organisatióját képviseli. De még inkább hiányzott az az illető iparosoknál, és így csak természetes következménynek kell találnunk, ha az ipartársulatok nem váltak életképes szervekké és egészben véve annyi erőt sem fejtettek ki, mint azt egy jól szervezett egyszerű egylettől várni lehetne.

A kisiparunk terén felmerülő számos jelenség annak bizonyítéka, hogy e téren valamit tenni kell, hogy az ipartársulatok szervezését és így az ipar önkormányzati feladatainak megfelelőbb megoldását előmozdítani szükséges volna, mert az ipar jelenlegi szervezetlen állapotában és az abból származó számos bajok elharapódzása mellett nem tud erőteljesen fejlődni.

Ha tehát legkevésbé sovárgunk is a czéhek visszaállítására, arról mégis meg kellett győződnünk, hogy az ipar érdekei bizonyos szervezetet nem nélkülözhetnek és miután jobbat egyelőre nem tudunk, ajánlani kell az ipartársulatok szorosabb megalakítását; a gyakorlat az intézményt, ha fenmaradása és fejlődése biztosítva van, a kellő irányban fogja vezetni. Hogy azonban e testületek az ipar érdekében többet is tehessenek, mint az iparhoz tartozó különböző egyének egymásközi viszonyainak czélszerűbb rendezését, hogy tevőlegesen, támogatólag hasson az ipar felvirágoztatása érdekében, szükséges arról gondoskodni, hogy ez ipartársulat bizonyos pénzerő felett is rendelkezék,

hog tanonczokat és segédeket jutalmazhasson, hogy kitünőbb segédeket utaztathasson, minta-gyűjteményt, ipariskolát állithasson. Ezen kérdés megoldása százféle módon történhetnék és miután a gyakorlati keresztülvitel részleteihez tartozik, erről egyelőre nem nyilatkozunk. Itt csak az elv hangsúlyozása a feladatunk, hogy az ipartársulatok üdvös működéséhez az is szükségeltetik, hogy azok anyagi erővel láttassanak el.

Ennyit a mit az államtól várunk, az iparos termelés és az iparszervezet érdekében. De még ott is vár feladat az államra, hol az iparczikkek keletéről van szó. A mit kívánunk, az első sorban az volna, hogy az állam és a törvényhatóságok, szükségleteik beszerzésénél, nagyon kényszerítő okok nélkül, idegen gyárakhoz, idegen iparosokhoz ne forduljanak, hanem hazai üzletekben keressenek arra fedezetet, sőt ha lehet, hosszabb időre biztosítsák a vételt. A verseny gátolni fogja, hogy a kormány áldozatokat hozzon és a nyilvánosság is elég remedium, hogy visszaélések el ne harapódzzanak. Ha áldozni tudunk az egyházi festészet, a festészet és művészet érdekében általában, akkor kell, hogy áldozatot hozzassunk ily fontos ügy érdekében, a melyről itt szó van. Tudtunkkal Anglia azon ország, melyben szabály, hogy a kormány bizonyos szállításokból a külföldet egészen kizárja, de különben is mindig hazai ajánlatoknak elsőbbséget ad, addig míg a különbség 10%-nél nem magasb, a mely többletet azért fizeti szívesen, hogy esetleg külföldi bíróság előtt ne kelljen perlekedni. A másik kívánságunk iparos czikkeink piaczainak biztosítása és bővítése érdekében az, hogy minden megtétessék — a mi a kormánytól függ — hogy versenyképes czikkeink a külföldön, és itt különösen keleti és délkeleti szomszédainkra gondolunk — nagyobb mértékben keljenek. Még erős ipar számára is kívánatos, sőt szükséges, hogy oly vidékekkel lépjen összeköttetésbe, melyek az ipar szempontjából alacsonyabb fokon állanak, de kétszerte szükséges az még csak fejlődő ipar mellett. Nem helyes, ha ily államokkal szemben, és ez Magyarország iránt is történik, azt mondják, hogy első sorban saját piaczát szerezze meg magának. Nem áll ez első, mert az ilyen államban, a hol már magasabb kulturával az ipar és hajnala virrad, a lakosság inkább vágyódik már az előre haladottabb

iparos államok jobb, olcsóbb és izléseesebb gyártmányai után. De azért ugyanczen ország ipara teljesen képes kevésbé művelt népek igényeinek megfelelni. Innen van, hogy majdnem minden iparos állam az első korszakban saját ellátására az idegen piacokat keresi föl, de egyuttal már saját gyártmányait küldi kevésbé művelt népek piacára.

A mi különösen az annyira fontos szövő-fonó ipar érdekében teendő intézkedéseket illeti, végül a következőkre kell utalni: a szövő-fonó ipar régente par excellence házi-ipar volt és mint ilyen, az előállítási költségek igen csekélyek voltak. Akár a mezőgazdaság mellett nem értékesített idő, akár nők, vagy fiatal személyek, vagy öregek munkája használtatott fel, a munkabér csak igen alacsony volt, és ezért mint önálló iparág is csak oly vidékeken honosulhatott meg, hol a szegény népességnek semmi más keresetforrása nem lévén, az teljesen megelégedhetett avval, ha munkája után csak annyit kereshetett is, a mi a leginségesebb élet folytatására elegendő volt. A szegény takács tipikus jelenség regényekben és népdramákban és a takács-vidéken többször uralgott éhségtyphus e körülményeket elég szomorú módon bizonyította. Ez az egész iparág majdnem teljesen osztályrészül jutott a gépeknek, melyek sehol oly határozottan, oly általánosan, oly ellentállás nélkül az emberi kézi munkát ki nem szorították, mint épen itt. Miután a gépek még olcsóbban dolgoznak, természetes, hogy mindenütt, a hol a kézi munka ezekkel versenyezni akar, munkabére nagyobb nem lehet, mint a gépmunkával összekötött kiadásnak. De a kézi munka e téren még egy másik hiányt mutat fel és ez az, hogy keveset is termel és így tulajdonképen nem alkalmas ilyen ágba, mely épen egy tömegszükséglet kielégítésére szolgál, jelentékenyebb kereskedelmi czikké válni.

A székesfehérvári kiállítás kétségtelenül meglepő képet nyújtott e tekintetben is minden figyelmes nézőnek. Nem hittük volna, hogy annyi számos kedvezőtlen tényező mellett, mint a milyent mi fentebb felsoroltunk, mégis annyi maradéka, annyi csirája legyen ez iparágúnak az országban; nem hittük volna továbbá, hogy a házi-ipar iránt nálunk tett dicséretes törekvések már rövid idő alatt ily eredményhez vezettek. De e tények kellő becslése és azok túlzása közt nagy különbség van. A

legjobb akarat mellett sem lehet hinni, hogy a házi-ipar alapján még a legnagyobb siker mellett is oly textilipar fejlődhessék, mely ipari és kereskedelmi tekintetben nagyobb mérvben számot tehet. A házi-ipar feladata egészen másutt fekszik és teljesen megelégednénk, ha a mellett, hogy a holt idő értékesítésére vezető népünkkel az iparos foglalkozást megismerteti, ezen foglalkozás iránt kedvet és előszeretetet fejleszt, ha egyik-másik házi szükséglet kielégítésére szolgál és a háztartás kiadásait ilyképen leszállítja, ha a parasztnépet a korcsma helyett a szobához szoktatja, az üres fecsegést munkával helyettesíti, ha a mellett a leleményességet fejleszti és az iparos népeségnek egy-egy becses csemetét fog küldeni. De a házi-ipar termékeivel jelentékeny kereskedés soha sem fejlődhetik és pedig különösen két okból, melyek egyikét már említettük, t. i. mert keveset termel és mert továbbá drágán termel. A ki ez utolsó irányban a székesfehérvári kiállítás textilis kiállítását egy kissé bírálta, láthatta, hogy az árak a közönséges árakhoz képest gyakran, sőt többnyire oly magasak, hogy ez árúk nagyobb kereskedés tárgyát nem képezhetik. Fontos továbbá azon körülmény, hogy míg a szövetárúk általában nagyon is alávannak vetve az iparnak, addig a házi-ipar állandó, egyforma minták szerint dolgozik. Hogy mindamellett a kisiparról nem kell teljesen lemondani, bizonyítja azon nyilatkozat is, mely a legújabb porosz iparfölvétel alkalmával, mely pedig az illető körök meglepetésére, a kézi-ipart sokkal erősebben tüntette föl, mint a milyennek tartották, hivatalosan tétetett. A nyilatkozat oly érdekes, hogy azt\*) alant szóról szóra idézzük:

---

\*) Unstreitig ist die mechanische Weberei ein sehr gefährlicher Concurrent der Handweberei. Die Vorzüge des mechanischen Webstuhls sind: die Schnelligkeit, die Gleichmässigkeit und die Billigkeit der Arbeit. Seine Nachtheile bestehen dagegen in der Nothwendigkeit regelmässiger Beschäftigung und der Schwerfälligkeit der Veränderung der Arbeit. Hiernach ist der Kampf als hoffnungslos für die Handweberei zu bezeichnen bei billigen Massen- und solchen Artikeln, wo es auf vorzügliche Gleichmässigkeit der Arbeit ankommt, z. B. bei Druckwaaren, Velvets etc. Dagegen findet der Kampf unter ungefähr gleichen Verhältnissen statt in der Weberei als häuslicher Nebenbeschäftigung, also da, wo keine regelmässige Arbeit möglich ist (Füllarbeit). Hier muss allerdings der Hand-Webstuhl mit dem mechanischen in der Billigkeit der Herstellung

A kisipar tehát e téren is itt-ott még életképességet mutat. Azonban nekünk főleg oda kell törekednünk, hogy a mellett a nagy iparnak és a textilipar terén a fejlődés alapját biztosítsuk. A mint beavatott személyektől hallottuk, úgy az államnak némi gondozása mellett az eléggé jól sikerülhet. Mert jelenleg is azok, kik nálunk a szövőipar gyártmányainak eladásával foglalkoznak, a gyárosok direct versenye által már is kényszerítvék némileg a gyári manipulációval foglalkozni, csak hogy ez, fájdalom nem itthon történik, hanem oda át Ausztriában. Ha a kormány ezen körökhöz fordulna, megtudná azon módokat, melyekkel el lehetne érni, hogy legalább a félgyártmányok készítése nálunk nagyobb lendületet nyerjen. Akkor persze ennek érdekében nem is szabad lemondani arról, hogy a legközelebbi vámalkudozásoknál részünkről a további kikészítésre való szabad forgalmat erélyesen védelmezzük.

Különösen a textilipar terén azon eszközök volnának alkalmazandók, melyek a mint mutattuk, az állam kezében vannak. Nem ámitjuk magunkat avval, hogy ez úton rövid idő alatt

---

concurriren; die Lage der Handweber wird aber um so weniger ein pecuniär günstige sein, je mehr sie auf die Weberei angewiesen sind, und je weniger ihre anderweiten Beschäftigungen lohnenden Ersatz bieten. Dabei ist jedoch zu bemerken, dass der Handweberei häufig günstige Vorurtheile zur Seite stehen, so z. B. in Deutschland bei der Fabrication der sogenannten Hausleinen.

Der Kampf liegt entschieden günstig für die Handweberei bei Waaren, für welche der mechanische Webstuhl sich noch nicht qualificirt, z. B. für feine Samtte; bei Musterwaaren, wo sehr häufige Veränderungen der Artikel vorkommen und complicirte Jacquardeinrichtungen stattfinden; bei Waaren, wo die Schwierigkeit der Fabrication eine sehr langsame Arbeit bedingt, oder wo der geringere Consum eine grosse Production nicht erfordert.

Untersucht man von diesen technischen Gesichtspunkten aus die einzelnen Branchen der Weberei, so lässt sich auf Grund der vorliegenden Erfahrungen leicht ein Urtheil über die gegenwärtige Lage und die Zukunft der Handweberei gegenüber der Maschinenweberei gewinnen. Mit Unrecht wird der mechanische Webstuhl ganz allgemein als das Todessinstrument der Handweberei betrachtet und als solches verurtheilt. Der grossartige Aufschwung, welchen die Weberei durch ihn genommen, wird nicht nur nicht anerkannt, sondern verkannt, und eine Erfindung, welche den ersten Errungenschaften des menschlichen Geistes an die Seite gestellt werden muss, wird nicht selten mit tiefem Bedauern betrachtet.

ezen nagy és annyi előfeltételhez kötött iparágat meghonosítjuk és hogy a hazai szükséglet jelentékeny részét általa egyhamar kielégíthessük. De miután a kezdetnek meg kell lenni és miután tapasztalatunk azt mutatta nekünk, hogy daczára számos kedvezőtlen körülménynek, mégis a viszonyok helyes választása, kitartás, körültekintés, általában belátás és akarat mellett Magyarországon még a legtöbb iparos vállalat végre sikeresen működött, igen kíváncsnak tartjuk, hogy ez a tér se maradjon parlagon és miután az államnak kezdeményezése nélkül csak igen kevés nagy társadalmi és kulturális érdek tudott győzelemre jutni, és miután az állam maga teremtett e téren nehézségeket, melyeket az egyes korlátolt erővel le nem győzhet, kívánjuk, hogy az állam figyelme kiterjedjen arra is, mit tehetne ezen iparág előmozdítására, buzdítására, közvetlen és közvetve!

Meg vagyunk győződve, hogy azon kormány, mely e téren az ipar fejlesztése körül sikeresen működni fog, mely anyagi jólétünk e forrását számunkra felnyitandja, halhatatlan érdemekkel biztosítandja áldásos emlékét a haza történetében.

Mi ezuttal különösen az állam feladataival foglalkozunk; de a társadalomnak, és e között ismét a közvetlenül érdekelteken kívül, az aristokráczianak is igen nagy szerep jutna, mint jutott, hogy csak egy közel fekvő példával éljünk, a szomszéd Ausztriában. Mennyi fényes név szerepel ott egyuttal a nagy iparosok sorában! De a kérdés ezen oldalával nem akarunk jelenleg foglalkozni, csak emlékeztetünk ismét S z é c h e n y i re, ki annyira ismerte, és annyira szerette hazáját és népét. »Mondjuk ki himezés nélkül, hogy az, ki szerencsés helyzetben a közjóra törekvésből akármi szín vagy ürügy alatt kivonatkozik, s hazája boldogítására legjobb tehetsége szerint nem tesz mindent, semmi ember és a haza gyalázatja.«

DR. WEISZ BÉLA.



## A NÉPSZÁMLÁLÁSOKRÓL.

Köztudomású dolog, hogy az államok kénytelenek népeségöket időnkint számbavenni. E számbavétel vagy megszámlálás szüksége és nélkülözhetetlensége iránt szót vesztegetni teljesen fölösleges. Rendezett állam el nem lehet nélküle, mert népe számának s különböző viszonyának ismerete alapját képezi közigazgatási, egyházi, sokban gazdasági, általában pedig társadalmi politikájának.

Meg is tették e számításokat már a régi keleti népek, még inkább pedig a rómaiak s habár később a nép viszonyai-val kevésbé törődő feudális állam könnyebben el volt nélkülok, mihelyt a nép számában is nyilvánuló súlyának tisztább öntudatára jutottak az államok, újra csak ismét a számlálásokhoz fogtak.

A népszámlálás a mily kezdetleges modorban hajtattott végre alig egy századdal is ezelőtt, ép annyira fejlődött és tökéletesbült a legutóbbi évtizedekben. Az immár több mint egy negyed század óta időnkint ismétlődő statisztikai kongresszusok talán egy irányban sem fejtettek ki oly üdvös működést, mint épen a népszámlálási módszer tökéletesbitésében, összhangzásba hozatalában. Az egyes államok versenyezve törekedtek minél részletesebben ismerni meg népeségöknek nemcsak számát, de nemét, vallását, társadalmi viszonyait, családi állapotát, korát stb. Minden újabb népszámlálás egy-egy nagy lépés volt a társadalmi tudomány haladásában; csak egy kívánni való maradt még, az: hogy ne csupán egy államnak, hanem egész világrészünknek, bizonyos időpont alatti hű és kimerítő népeségi képét nyerjük.

A Szentpétervárott 1872-ben ülésezett VIII. nemzetközi statisztikai kongresszusnak sikerült e tekintetben is egyezséget

hozni létre s a különféle államok népszámlálásainak nemcsak alakí, de időbeli összhangzatát is megállapítani.

Eddigelé ugyanis az egyes államok régibb szokás, vagy szükség és egyéb intézményeik kívánata szerint, hol 10, hol 5, hol épen 3 évi időközökben ismételték a népek megszámláltatását tekintet nélkül arra, vajjon más, vagy csak a szomszéd állam is hajt-e végre ugyanazon időben hasonló műveletet vagy sem.

Mily nehézséggel jár s mennyi munkát okoz az ily, különböző időkben végrehajtott számlálások alkalmával a külföldön tartózkodó honfiak számát konstatálni, azt csak az ítélheti meg, a ki akár maga volt kénytelen hiányzó honfitársai után az egyes külállamokban tudakozódni, akár pedig a külföld számos államai által az országban tartózkodó honfiak után érkező tudakozásokra felvilágosítást szerezní s az ilyet ismét továbbadni.

Statisztikus érezheti e bajokat csupán, teljes mértékökben ; de statisztikusok ültek együtt Szt.-Pétervárott s e baj teljes érzetében hozták a határozatot, hogy ezentúl Európaszerte csak minden 10 évben ismétlődjék a népszámlálás, hogy a számlálások a 0-val végződő évek végszakára essenek s hogy az első ily általános számlálás 1880-ban eszközöltessék.

Európa különböző államainak kormányai, elfogadván és szentesítvén a szentpétervári kongresszus határozatait, ezzel együtt beleegyeztek a népszámlálásnak foganatosításába, mely is e szerint Európa legtöbb államaiban ekkor fog végrehajtatni.

Vajjon hazánk is részt fog-e venni az európai concertben ? Ez idő szerint még nincs elhatározva. Tény ugyanis, hogy a legtöbb államban törvények léteznek, melyek a népszámlálások időnkinti ismétlését szabályozzák. Ott tehát nem egy új intézmény megállapításáról, hanem legfeljebb valamely határidő megváltoztatásáról lesz szó, ha a netalán más időpontra tervezett volt számlálási határnapot 1880. deczemberre teszik.

Hazánkban erre nézve nem létezik törvény. Az 1869. III. t. cz. csakis az 1870 elején végrehajtandó volt népszámlálásra vonatkozik. A számlálás ismétlésére nézve az nem foglal magában semmiféle határozatot s e tekintetben lényegileg eltér

az osztrák hasonló törvénytől, mely az ily számlálásnak tíz évenkénti ismétlését is megszabja. — A mennyiben azonban nekem amaz idézett törvényczikknek — nem megalkotásában, mi a törvényhozást illette, hanem — javaslat alakú fogalmazásában s később magyarázatában és védelmében részem volt, úgy jó lélekkel mondhatom, hogy a 10 év múlva ismétlésre vonatkozó passus nem feledékenységből, hanem elővigyázatból maradt ki. Tudva volt ugyanis már akkor tájban, hogy a számlálások egy időben való végrehajtása iránt erősen törekednek Európa legtöbb államában; valamint jól tudtam, hogy Magyarországon a már 1868-ra tervezett számlálást tovább halasztani nem lehetett.

Azontúl tudtam, hogy Ausztriában sem tarthatták meg a már 1857-ben 10 év múlva ismétlendőnek mondott számlálás határidejét — habár azt akkoriban még nem alkotmányos törvény rendelte; — elvégre pedig nem szerettem volna valami olyast törvénybe iktatva látni, mit, hogy annak idején végre is hajthatunk-e az állami életnek egy évtized alatt előfordulható ezernyi viszontagságai között, még csak valószínűséggel is előremondani alig lehet. Biztam végül Magyarországnak erélyes kultur-törekvéseiben, meg lévén győződve, hogy valameddig hazánk e téren marad, oly műveletben való közreműködéstől nem vonja el magát, mely valamennyi művelt államban és mindenha közműveltségi ténynek és a rendezett közigazgatás egyik mellözhetetlen feladatának tekintetik.

Fog-e tehát 1880-ban Magyarország területén népszámlálás elrendeltetni és foganatosítani? az oly kérdés, melynek megoldása kormánytól és törvényhozástól függ. Ezzel talán itt nem kell foglalkoznunk. Elég, ha megemlítjük, hogy ellene legfeljebb a pénzügyi tekintetek szólhatnak, mert tagadhatlan, hogy az ily számlálás sokba kerül, sőt az újabb az 1870-dikinél többbe is fog kerülni. Vajjon annyi baj és csapás között, mely ez országot érte, megengedhető-e ily új kiadás? ez nagyon megfontolandó. Ámbár ép ezen bajok és csapások, melyek a lefolyt évtizedben különböző alakban értek, viszont a népszámlálás okvetlen végrehajtása mellett is szólnak.

A pénzkérdésre egyébiránt még visszatérünk s így itt elég annak fölemlítése, hogy kínálkozik mód, mely mellett a szám-

lálás olykép végrehajtható, hogy költségei nem csökkennek ugyan, de érezhetlenekké válnak s az állami budgetben, melynek egyensúlyozása oly kiváló gondunk, hogy nagyobb csorbát ne ejtsenek.

Annyi bizonyos, hogy a népszámlálásnak, ha elrendeltetnék, készületlenül nem szabad bennünket találni. Tudjuk, hogy 1880 nincs messze és konstatálhatom, hogy monarchiánk másik felében hónapok óta tárgyalják e kérdést valamennyi kormányzati ágban s így talán nem fölösleges vele itt, egyelőre társadalmi téren foglalkoznunk.

---

A népszámlálások kérdése — mint emlitém — sokat szellőztetett a statisztikai nemzetközi kongresszusokon és a szakférfiak eme gyülekezetein számos pont elannyira tisztázott, hogy azokhoz újlag szólani valóban meddő dolog volna.

Maradtak azonban viták, legalább eldönthetlen kérdések is, melyekre nézve a kongresszusok úgy segítettek magukon, hogy a számlálás alkalmával tekintetbe veendő népességi mozzanatokot kétfelé osztották, egy részökre kimondván, hogy pontjai átalában kötelezők valamennyi államra nézve; míg másik részökre nézve oly véleményben voltak, hogy minden állam saját belviszonyainak tekintetbe vételével határozza el, vajjon fölveszi-e a számlálásba vagy sem.

Magyarország már az 1870-diki számlálás alkalmával is több mozzanatot vont be a föl vételbe, mint a mennyi nemzetközileg szigorúan megköveteltetett. Ezekkel itt újon foglalkozni, unalmas ismétlések kikerülése végett, egyáltalán mellőzhetjük.

Sokkal érdekesebbek azon kérdések, melyekre nem a nemzetközi megállapodások, hanem a hazai viszonyok és szükségletek az irányadók.

E kérdések három szempontból jöhetnek tekintetbe, t. i. a számba veendő mozzanat vagyis a gyűjtendő anyag, a számlálás végrehajtásának, meg az anyag feldolgozásának módozata és végre pénzügyi oldaluk vagyis a költség szempontjából.

Az első szempontból kétség sem foroghat fenn az iránt, hogy kevesebbet, mint 1870-ben nem igen kérdezhetünk honfitársainktól. Az egyéni, családi, társadalmi mozzanatok ezuttal

se maradhatnak figyelmen kívül. Itt csak egy kérdés merülhet fel, mely 1869-ben is erősen foglalkoztatá a népszámlálás módosztatát előkészítő férfiakat, s ez a nemzetiség. De ez sokkal fontosabb, semhogy vele csak futólag és mellesleg foglalkoznánk, miért is reá azonnal külön visszatérek.

Előbb csak még az iránt kell tisztába jönnünk: a nép mely kategóriáját akarjuk a számlálók alapjául elfogadni: a tényleg jelenlevő népességet-e, vegyest, hazabelit és külföldit, a mint az a számlálás pillanatában az országban tényleg megvan; avagy az illetékes, ugynevezett jogi népességet, vagyis a hazabelieket, tekintet nélkül arra, vajjon a számlálás idején illető községökben, megyékben, vagy egyáltalán az országban jelen vannak-e vagy sem?

Ha tisztán a nemzetközi megállapodásokat vesszük kiindulási pontul, úgy kétség itt se merülhet fel, mert e megállapodások elég határozottan szólnak arra nézve, hogy a számlálás alapjául a tényleges népesség (population de fait) veendő, az ugynevezett jogi népesség (population de droit) kutatása, a helybeli vagy telepített népesség (Wohnbevölkerung) s minden egyéb kategória tanulmányozása az illető állam kénye-kedvére hagyatván.

Honosítási törvény hiányában Magyarországon igen könnyen arra szavazhatnánk, hogy érjük be mi is a tényleges népesség számbavételével és ne mélyedjünk a különben is nehezebben konstatalható illetékesség nyomozásába. Noha az ez utóbbi kutatással járó nehézségeket jól ismerem, részemről mégis és épen magyar szempontból a jogi népességnek is számbavételét mellőzhetlennek tartom. Elannyira szükségünk van nemzetünkhöz tartozó minden egyes tagnak számbeli ismeretére, hogy be nem érhetjük a pusztán véletlenül jelenlevőknek a följegyzésével; hanem számon kell vennünk a nemzetünk létszámából ideiglen hiányzókat épugy, mint számon kell vennünk a hosszabb-rövidebb ideig köztünk tartózkodó idegeneket, kik nemzetünkhöz tartozóknak nem vallják magukat, vagy a kik jog szerint ahhoz nem számíthatók.

Más nagyfontosságú társadalmi érdekek is követelik egyébiránt, hogy a honossági kérdés törvény által megoldassék. Lehet, hogy mire a számlálás végrehajtására kerül a sor, e

törvény is meg lesz hozva. Ha nem, akár a községi rendezésről szóló 1871: XVIII. törvényczikk II. fejezetének analogiája alapján, akár belügyministeri rendelet útján, meg fog kellenni állapítani a szabályokat, melyek bármely esetre alkalmazhatók levén, kétséget ne hagyjanak fenn az iránt, ki tekinthető a magyar nemzet tagjának vagy sem.

De ezzel még korántsem lesz megoldva az előbb emlitem nemzetiségi kérdés. Akár törvény útján végleg, akár rendeleti úton ideiglen oldassék meg a honosítás kérdése, ez mindössze a politikai nemzetiségnek nem annyira fogalmát, mint kategoriáját fogja megalkotni. Erre nézve pedig különben is tisztában vagyunk, hogy minden honpolgár magyar. A sokkal nehezebben constatálható törzs- vagy fajbeli, mondhatnók nyelvi nemzetiség kérdését ez meg nem oldja.

Vajjon kerüljük-e újra e kérdést, mert megoldása nehézségekkel jár, mint kerültük 1870-ben? Ne is iparkodjunk-e választ találni e kérdésre: »hányan vagyunk, mennyi a magyar?« vagy kényszerítsük-e újra a magánkutatót, ki a dolog iránt, mint utóvégre mindnyájan, érdeklél, hogy kerülő utakon kísértse meg megoldását, mint tettem volt magam 1871-ben, midőn az iskolába járó gyermekek alapján számítottam azt ki?

Lajthántúli szomszédaink, jobban tartva a nemzetiségi izgalmtól mint mi magunk, ily kerülő útra készülnek térni, a nemzetiség helyett a családban beszélt nyelvet akarván a legközelebbi számlálás alkalmával tudakolni. Vajjon e nyelvi rovaton fogják-e később becsempészni a nemzetiséget is táblázataikba? arról nincs tudomásom.

Magyarországon nem szeretném, ha bátortalanságot, önbizalom hiányát eláruló ily kerülő útra térnénk.

Hazánkban nincs mit tartani nemzeti izgalmtól, melyek a népszámlálás alkalmával támadhatnának, vagy általa fokoztathatnának.

Nézzünk szembe a kérdéssel.

Boldogult Eötvösünk úttörő munkái folytán, melyeket az »Uralkodó Eszmékben«, később a »Nemzetiségi kérdésben« világra juttatott, a kérdés értelmezése sokat tisztult. Az ő

érdeme volt kimutatni, hogy a leszármazás és nyelv nem szükségképeni járulékaik, nem is mellőzhetetlen ismertető jelei a nemzetiségnek. Az ő eszméi alapján tovább építve, lön immár általában elismerve, hogy a nemzetiség szellemi momentum, melynek öntudata csak bizonyos fokú műveltséggel jár. Azért nincs a műveletlen köznépnek nemzetiségi tudata. Valamely államon belül él a nemzet, melynek egyes tagjai külön törzsekhez vagy fajokhoz tartoznak, és nem szükségszerűen ugyan, de legnagyobbbrészt külön nyelven is beszélnek, azon levén egyéb, mindinkább elmosódó fajjellegeken kívül, leginkább fölismerhetők.

E kérdés tisztázásához lényegében járult dr. Gumplovicz is az imént megjelent könyvével. \*) Sokat foglalkozik abban a statisztikusoknak a nemzetiségi kérdésről nyilvánított nézeteivel is, és bár gondolatmenetét, ítéletét s definitióit teljesen elfogadom, egyben mégis — úgy látszik nekem — túllőtt a czélon, midőn azt állítja, hogy az államnak érdekében sincs megtudni, mily nemzetiséghez tartoznak, vagy mily nyelven beszélnek polgárai?

Sőt ellenkezőleg, ép oly országban, mint hazánk, s a milyen nagyrészt Ausztria is, van az államnak legalább is annyi érdeke, tudni, mily néptörzsek s mekkora számban és arányban lakják az országot, mint a hogy érdekében van tudnia, mily vallásuak, családi állapotuak, koruak az illetők? Hiszen számos közigazgatási és törvénykezési intézkedés a népesség nemzetiségi és nyelvbeli számarányán alapszik; maga a népiskola, a közművelődés emez első talapzata, a nemzetiségen sarkallik.

Abban igaza van Gumplovicznak, hogy a nemzetiség, más helyesebb értelmezése szerint, vajmi kevés megfoghatót, megszámlálhatót nyújt a statisztikusnak, minélfogva — mint szellemi momentum — megszámlálás alapját nem képezheti. De ebből még nem következik, hogy kutatása végleg mellőzendő volna.

A fentemlitett különbséget, t. i. a bizonyos törzshöz vagy fajhoz tartozást, a legműveletlenebb honpolgár is tudja. Hogy ezzel együtt a nemzetiséggel járó jogokra — az összes

---

\*) Das Recht der Nationalitäten in Oesterreich-Ungarn. Innsbruck 1879.

nemzetiségi kérdés és nemzetiségi harc egyedüli vitás kérdésére — nézve is tiszta fogalma volna, azt ezzel korántsem állítom; de nem is szükséges. Szellemi és nemzetiségi momentummá csak a nemzetiségi, egyenjogúsági vagy uralkodási kérdésekkel szemben válik a nemzetiség, azon alól csakis törzshöz és fajhoz, vagy egyszerűen és magasabb értelemben nemzethez tartozás kérdése.

A nemzetiség meghatározása tehát első sorban és megtámadhatatlanul egyéni, jog s csak az egyén által oldható meg. Még pedig nem is oldható meg másképp, mint egyéni bevallás által. S itt csakis két eset képzelhető s kétféle válasz várható. Vagy a míveltség azon alantas színvonalán áll az illető, hogy a nemzetiségről fogalma sincs, s akkor egyszerűen a törzset mondja be, melyhez tartozik s tótnak, oláhnak, szerbnek, stb. vallja magát; vagy tud a törzs és nemzetiség, nemzetiség és nemzet közt különbséget tenni, s akkor egyszerűen magyarnak vallja magát, mely eredetileg ez vagy amaz törzshöz tartozik. Kivételt itt az egyes törzsek csak azon fél-intelligentiájú malkontensei fognak tenni, kik külön nemzetiségi aspirációik folytán általunk eddig dédelgettetvén, vagy magán-érdekből külbefolyásoknak hódolván, némi tüntetéssel hirdetik, hogy nem magyarok: hanem, magyar tejen s kenyeren élvén, Szt.-István koronája országain kívül még egyéb hazával nem bírván, de még a föld kereksege egy országában sem fogadtatván el számot tevő faktornak, mégis buta göggel hirdetik, hogy ők nem magyarok.

Ily néhány — ha szaván fogatnék, földönfutóvá, mert hazátlanná váló — individuum kedvéért ejteni el egy fontos népességi tényező tanulmányozását, csakugyan gyarló dolog volna. Ők szám szerint nem nyomnak a latban, de jó lesz őket, számlálás alkalmával, legalább szemtől szembe megismerni.

Egyáltalában tisztába kell jönni azon kérdés iránt, hogy a népszámlálás komoly tanulmány az államra és társadalomra nézve. Nem lehet itt szó kényelmességi vagy célszerűségi szempontoknak alkalmazásáról, a kényelmetleneknek és netalán kellemetleneknek eleskamotirozásáról. Számlálás útján népünket akarjuk megismerni; megtudni minden előnyös és hátrányos viszonyt, mely a különböző népelemekben és tulajdonaikban



rejlík. Az igazságot kell keresnünk, tiszta bort kell követelnünk. Hogy az eredményekkel mit teszünk, a számokból mily következtetéseket vonhatunk le, a következtetések és eredmények után mily intézkedéseket teszünk, ez teljesen más rovatra tartozik, s nem lehet befolyással a népszámlálásra magára, mely mindennek épen alapját nyújtja csupán.

A néppel és nemzettel szemben nincs tehát mitől tartani, még ha számba is vesszük a nemzetiségeket. Izgalmak, a szenvedélyek felkorbácsolása stb. mind olyan szó, mely jó lehet ijesztőnek azokra nézve, kik félni tudnak, vagy épen akarnak, de komoly alapjuk nincs.

Komoly alapja csak egy ellenvetésnek lehet: annak, hogy ha az eredeti adatgyűjtést kellőleg ellen nem őrizzük, könnyen hamisított adatokat adhatunk.

Ha a magyar állameszmét kellően ápoltuk volna; ha meg tudtuk volna már győzni az egyes nemzetiségek itt-ott még idegenkedő elemeit arról, hogy a nemzetiségi teljes egyenjogúság hirdetése, mint az a 48-iki forradalom után Bécsben s később a kreamsieri gyűlésben proklamáltatott: humbug; hogy rendezett államban absolute mellőzhetetlen egy uralkodó nemzetiség, mely az államnak is megadja nyelvét, mi nélkül rendszeres kormányzat és közigazgatás nem képzelhető; ha köznépünk is annyira mívelt volna, hogy minden családfő maga vezethetné be a bevallási ívbe az egyéb kérdésekre adandó válaszon kívül nemzetiségi hitvallását is — akkor adathamisítástól sem kellene tartanunk.

Mindez azonban, fájdalom, még nincs így. Elavult megyei és mindeddig el nem ejtett választási rendszerünk mellett némely idegenajkú többséggel bíró megyét el hagytunk vadulni, s az önérdek ott ellenőrizhetetlenül gyakorolja nemzetiségi üzelmeit. Számlálás alkalmával számláló ügynökökre szorulván, legnagyobb részük nem a magasabb értelmiségből, hanem az ideig-óráig való kereset természete szerint, ép azon félintelligentiából fog kerülni, mely ha szigorú felülörködés nélkül működik, nemzetiségi üzelmeit könnyen átviszi a népszámlálás országos terére is. Ha a megyei administratio — mint közigazgatásilag rendezett államban kellene — tisztán az államhatalomtól függne, ebben sem volna baj; mert a felügyelő tisztviselő

könnyen az ujjára koppinthatna a bűtlenül eljáró ügynöknek. Legtöbb helyt úgy is lesz; de a hol a megyei tisztség maga is saturálva van ferde nemzetiségi fogalmakkal, hol maga is azon elemekből került, melyeket állami szempontból ellenőriznie kellene, ott az adathamisítás iránt aligha találunk kellő garantiát.

Ime senki sem fogja szememre vethetni, hogy bármi ön-ámitásban ringatnám magamat. Tudom, mit kell tennünk; mi cél felé kell törekednünk; de ismerem a nehézségeket is, melyekbe ütközhetünk, s ha ki se is fejtem, — mert ez más kormányzati ág körébe tartozik — de legalább jelzem a teendőket, melyek ama nehézségek elhárítására vezethetnek. Egyszerűen s az eszközök részletezése nélkül úgy formulázható ez, hogy az államot fölébe kell emelni a helyi hatóságnak ott, hol a helyhatóságra eléggé nem támaszkodhatni oly irányban, hogy mulasztása által állami érdekek ne sértesse.

Mindössze igazságot akarunk, a valódi tényállást akarjuk ismerni; hogy pedig ennek kiderítésére a megfelelő eszközöket is alkalmazzuk, ezt az igazság s az állam érdeke egyaránt megkövetelik.

A nemzetiséggel kapcsolatban, az eredeti fölvételnek némi ellenőrzéseképen, de abszolút érdekű adat is szerezhető be a számlálás alkalmával s ez a népnek nyelvismerete. Ép most, mikor célszerűségi — szívesen mondom ezuttal — állami szempontból a magyar nyelv oktatását készülünk behozni valamennyi népiskolába, ez a legbelyesebb időpont, hogy a nép jelen nyelvismeretét megtudjuk. Ha tíz—tíz év múlva újra ismétlődik a népszámlálás, számlilag ki fogjuk mutathatni, mily eredményei voltak s lesznek amaz intézkedésnek. Ha egész fontosságát és jelentőségét felfogjuk a kérdésnek, meg fogunk győződni róla, hogy ez egymaga föléri a számlálással járó nemcsak nagy fáradságot, hanem költségeket is. Megtudni a haza valamennyi lakójától, ki mily nyelvet tud? s ezt kiterjesztve a gyermekekig, mellette meg jól kihasználva az ősananyagot, megtudni, hol és hány esetben beszél már a gyermek más nyelvet, mint szülői s nagyszülői, mikép magyarosodtak meg az egyes telepek, avagy oláhosodott el, például, valamely falu fiatalabb nemzedékében stb., mindez épen Magyarországra

nézve oly végtelenül fontos és érdekes tárgy, hogy kutatását elejteni semmi szin alatt se volna szabad.

Nagyon megfontolandó dolog, pusztán a népességre vonatkozó adatok gyűjtése határozottassék-e el ily számlálás alkalmával, avagy más, szintén érdekes és fontos tudnivalók kutatása kapcsolottassék-e össze vele.

A nemzetközi megállapodások kizárólag csakis népszámlálást javallanak, a gyakorlat majd mindenütt mást mutat Világos tehát, hogy itt csupán a czélszerűségi szempont s valamely ország külön viszonyai dönthetnek.

Bármely a népszámláláshoz nem közvetlenül tartozó fölvétel vagy adatgyűjtés csak megnehezíti, terheli az amugy is nagy munkával járó számlálási műveletet. Csakhogy viszont az ily műveletek oly nagy apparatust hoznak működésbe s oly tömérdek költséggel járnak, hogy azoknak több iránybeli kihasználása nagyon is indokoltnak látszik. Így némely országokban az általános népszámlálás mellett a nép birtokviszonyai is fölvétettek; magunk is 1870-ben — mi egyébiránt szintén sok helyt történt — a népszámlálás alkalmával a hasznos házi állatokat is lajstromba szedtük; Németországban pedig a legutóbbi népszámlálás alkalmával épen teljes iparstatisztikát is készítettek. Ott egyébiránt a vámszövetségbeli leszámolás miatt három-háromévenként ismétlődven eddig a népszámlálások, mindannyiszor más-más fontosabb fölvételt kapcsoltak volt össze e művelettel.

Valamint a nemzetközi kongresszusok határozatai alapján általában minél egyöntetűbb fölvételeket óhajtanak nemcsak a statisztikusok, hanem a számlálás anyagát felhasználni szándékozók is, úgy még inkább óhajtandó, hogy két, nemcsak szomszéd, de egy uralkodó alatt álló sokkal közvetlenebbül érintkező állam, minél egyöntetűbben járjon el számlálásával. Így történt ez 1870-ben, bár egynémely részlettel mi tovább mentünk kutatásainkkal, mint az osztrákok, így óhajtandó ez 1880-ra nézve is.

A monarchia lajtántúli felében azonban előbbre lévén az illetők, a legközelebb megejtendő népszámlálás elveinek megállapításában, két dologra nézve majdnem végleg tisztában vannak: először, hogy állatszámlálást ezuttal nem kötnek

össze az általános censussal, másodszor, hogy a mostani népszámlálás alkalmával iparstatistikát is készítenek.

Az állatszámolásnak a népszámlálástól való elválasztása mellett azon, mindenesetre nyomós okot hozzák fel, hogy a puszta megolvasáson kívül az állatok faja, neme, kora, súlya is felveendő, ha mezőgazdasági hasznót akarunk a nyerendő adatokból húzni, erre pedig többféle szakismeret szükséges, mint a mennyi az egyszerű számláló-ügynökről föltehető; azontúl az állatok számbavétele a voltaképeni népszámlálásnak legtöbb helyt csak terhes járulékaul tekintetvén, ritkán hajtott végre kellő pontossággal; minélfogva a nyert adatok sem eléggé megbízhatók; végül pedig a népszámlálásra nézve legczélszerűbbnek talált időpont, t. i. az évforduló, a házi állatok létszámának megtudására nézve viszont a legalkalmasabb, akkor levén a gazdának marha- és sertésállománya a minimumra redukálva, mi aztán hamis következtetésre szolgáltat alkalmat valamely ország állattenyésztését illetőleg.

Mindmegannyi érv, melynek helyességét kétségbe vonni alig lehet. De tiszta meggyőződésemm, hogy mindez érv nem döntött volna a Lajtán túl, ha Ausztriának külön földművelési miniszteriuma nem volna, mely ismét külön gazdasági felügyelőikkel rendelkezvén, magára vállalta, hogy a népszámlálást követőleg saját szakértő egyénei által külön állatszámolást eszközöltet, melyre 30 ezer forintnyi költséget akarnak szánni s a mely alkalommal a különféle állatfajok élő és holt súlyára nézve is szándékoznak külön kísérleteket tételni.

Ha engem helyzetünk ismerete az iránt biztosítana, hogy saját földművelési miniszteriumunk is készül hasonló lépésre, de hogy ezt költségvetésén belül, vagy netalán igénybe veendő póthittel fedezni hajlandó, meg képes is: a legkisebb habozás nélkül magam is a felsorolt okoknál fogva az osztrák álláspontra helyezkedem.

De erre, fájdalom, nincs, vagy igen kevés a kilátás. A népszámlálás azzal, hogy a házi állatok számbavételét elejtjük, nem fog sokkal kevesebbe kerülni. Azt pedig jelen pénzügyi viszonyaink között bajos remélni, hogy ha már az egyik, nagyobb műveletre néhány százezer forintot koczkáztattunk, újra 20—30,000 frtot fordítsunk tisztán arra, hogy házi álla-

taink létszámát pontosabban megtudjuk s néhány újabb részletre nézve bővebb ismereteket szerezzünk. Pedig ez ismeretekkel birnunk kell, ezt senki, a ki országunk gazdasági viszonyait, válságait s a rendszerváltozás iránt egyre sűrűbben felmerülő javaslatokat ismeri, tagadni nem fogja.

Megfogyott-e állat-létszámunk vagy szaporodott-e, mely vidéken mily állatfajoknál állt be ezen változás, mindez nélkülözhetetlen tudnivaló, ha közgazdasági intézkedéseinknél biztos alapon akarunk eljárni s nem újra vakon tapogatózni oly tervezetekkel, melyektől a jövő évtizedek gazdasági jóléte függ. Tartok tehát tőle, hogy le fog kelleni mondanunk a legjobbnak ismert rendszerről, hogy legalább a lehető jót elérjük. Össze fog kelleni kötnünk az általános censussal a házi állatok megszámlálását, ha azt nem akarjuk, hogy újabb egy évtized alatt a máris tiz évnél régibb, különben se valami megbízható elavult adatok alapján működjünk.

Itt pedig — s ezt határozottan ki kell emelnem — concessiót tenne az elmélet, a statistika tudományos igénye a gyakorlatnak. Mert ha a népszámlálásnak lehető legtökéletesebb végrehajtásáról volna csupán szó s nem egyuttal a gyakorlatilag elérhetőről, statisztikus soha sem szavazhatna együttesen foganatosítandó nép- és állatszámolás mellett.

Azon kérdésre nézve, vajjon az iparstatisztika tekintetében inkább álljunk-e a bécsiek álláspontjára? arra nézve közelebbről kell véleményemet indokolnom.

Az ipar tudvalevőleg oly foglalkozások számos neméből áll, melyekhez az egyéni képzettségen és ügyességen kívül számos technikai berendezés, eszköz és szerszám is szükséges, hogy tényleg termelő lehessen. Az iparstatisztikának, ha üdvös közgazdasági intézkedéseknek akar alapul szolgálni, az iparüző egyéneken kívül a gyárakat és műhelyeket, berendezéseket és felszerelésöket is ismerni kell, sőt ki kell terjeszkednie adatgyűjtésével az előállított termelvényekre és elkelési helyökre is. Csak ha mindez adatokat nyújtja, szolgáltatja valamely ország iparosságának teljes képét; csak ily teljes képnek birtokában constatálhatjuk azontúl először mink van, és fölismerve a hiányokat és hézagokat, gondoskodhatunk másodszor ezeknek

is, akár az általános közgazdasági politika, akár közvetlen intézkedések útján való betöltésökről.

Mindez ismereteket népszámlálás alkalmával szerezni, azonban aligha látszhatik célszerűnek. De igenis alapját vehetjük meg és nagy szolgálatokat tehetünk az iparstatisztikának és mindennek a mi ezzel összefügg, épen a népszámlálás kellő szervezése és okszerű foganatosítása által.

Ha szem előtt tartjuk azt, a mit feljebb az iparos foglalkozásról mondtam, legott belátjuk, hogy az iparnak két merően különböző jellege van, melyek egyikét személyesnek, másikat technikainak nevezhetnők. Mindaz a mi személyes, vagyis a mi az iparüzők számára, foglalkozására, állásuk minőségére stb. vonatkozik, mindaz igen egyszerűen és kedvezően illeszthető be a népszámlálásba. Erre nagyobb szerű új szervezés se szükséges; tökéletesen elég, ha a hivatás és foglalkozás rovatait, melyek a népszámlálásból amugy sem maradhatnak ki, helyesen berendezzük. Megtudni azt, ki miféle ipart üz, gyárilag vagy kézművesképen, avagy házi ipar alakjában termel-e, hány segéddel, tanulóval, munkással működik, az ipartelepben nők és gyermekek is vannak-e alkalmazásban, mindazt igen jól megtudhatjuk a népszámlálás alkalmával.

Ezzel pedig az iparstatisztika egyik igen fontos feladatát megoldottuk s vele alapot nyertünk reá, — hogy másik, technikai részét is, minden nagyobb költség nélkül — habár nem munka nélkül is — szintén megismerhessük. Megtudva ugyanis, hol miféle iparüző van, az ipart magát, annak technikai berendezését, a használt motorokat, munkagépeket és eszközöket, a termelés minőségét s mennyiségét illető s minden további kérdést kevéssel a népszámlálás befejezése után, de külön statisztikai műveletképen közvetlenül az illető gyárvezetőhöz vagy önálló iparoshoz intézzük.

Az iparstatisztikának ilyféle kettéválasztása által, a népszámlálás alkalmával elkészítendő hivatási statisztikát is egyszerűsíthetjük. Nem fogunk ugyanis — mint 1870-ben történt — külön néhány iparcsoportot alkotni, hol is az önkény és hibás összevetés soha ki nem kerülhet, s nem fogunk ez által nehezen és jól csak ritkán teljesíthető munkát bizni a

községi áttekintések szerkesztőire, hanem egyszerűen össze-állítatjuk községenként, hány s miféle iparos találtatott benne?

Megkérdezve azontúl közvetlen az iparosokat a telep s munkás minősége szerint, meg is fogjuk válogathatni a több rendbeli kérdőíveket, s nem leszünk kénytelenek — mert a gyár- és kézműipart a priori szét nem választhatjuk — complikált gépészeti kérdéseket intézni az egyszerű, legfeljebb egy-két segéddel működő mesteremberhez; avagy, hogy általában érthető s egyszerű kérdőíveket alkalmazhassunk, lemondani fontos tudnivalókról jól felszerelt gyártelepeknél.

A népszámlálással együtt végrehajtjuk tehát az iparstatisztikának egyik felét a nélkül, hogy akár a népszámlálás budgetjét, akár munkakörét valamennyire megterheltük volna; de előkészítettük egyuttal a talajt is oly irányban, hogy az iparstatisztika technikai részét is remélhetőleg jó sikerrel végrehajthassuk.

Ezzel lehet, elmaradunk valamennyire a bécsiek mögött, ha ugyan még foganatosíthatják szándékukat; de nem tettünk semmi olyat, mi a létrehozandó nagy népszámlálási mű összehasonlíthatóságát az egész monarchiára nézve bármikép veszélyeztethetné.

A mi, a népszámlálást illetőleg, ezentúl még mondandónk van, az többé nem belső tartalmára és feladataira, hanem inkább foganatosítására, technikájára és költségeire vonatkozik.

A számlálás foganatosítására nézve első és legfontosabb kérdés: ö n s z á m l á l á s v a g y m e g s z á m l á l t a t á s legyen-e az, mindkét esetben pedig: s z á m l á l ó l a p o k k a l h a j t a s s é k - e végre vagy s z á m l á l ó l a j s t r o m o k k a l?

Első pillanatra alárendeltnek látszhatnék a kérdés, vajjon a számlálásnál lapokat használunk-e, vagy lajstromokat? Főkérdés mindig az, hogy jól legyenek betöltve.

Nem is osztozom azok nézetében, kik a számláló eszköz különbözőzetében vélik az önszámlálás és megszámláltatás különbségét is látni. Szerintem e különbség abban rejlik, vajjon a nép maga s választottai által közvetlenül vesz-e részt a számlálásban s a számlálás által gyűjtendő népességi adatok szolgáltatásában, avagy az ország administratív tisztikara s az általa

ideiglen alkalmazott segédszemélyzet hajtja-e végre? Így állítván föl a megkülönböztetést, bátran mondhatni, hogy a Magyarországon 1870-ben foganatosított census önszámlálás volt.

Ingyen vagy pénzért vállalkoztak-e a számláló ügynökök; napidijaik a községet vagy megyét, avagy az államot terheltek-e? az a számlálás jellegét nem alterálja. Tény, hogy nem a megyei, vagy városi tisztikar hajtotta végre a számlálást, hanem maga a lakosság, mely a művelet végrehajtásában a törvényhatósági személyzetnek csakis felülörködése alatt állt.

Lehet, hogy a netalán 1880-ban eszközlendő számlálás nagyjából szintén ilyen lesz. De miután a számlálás költségénél a kérdés eme részére amugy is vissza kell térnem, itt egyelőre elejtem, csakis annyit jegyezvén meg röviden, hogy önámítás volna azt hinni, mintha nagy reményünk lehetne, hogy az 1880-diki népszámlálás a népesség közvetlenebb részvéte mellett, több ingyenmunkával s önállóbban volna végrehajtható, az egy évtizeddel előbb eszközölnél.

Itt mindenek előtt a számláló lapok és lajstromok közötti különbséggel s a számlálásnak rajtuk alapuló módszerével akar-nék foglalkozni, hogy később az anyag földolgozásának ugyan-csak ezen alapuló módszerét is könnyebben tanulmányozhassuk.

A lapok útján végrehajtott számlálásnak előnyei — mellözve egyelőre az anyag földolgozásánál jelentkező mechanikai előnyöket — abból állanak, hogy az ország minden lakosa tényleg egy összes viszonyait feltüntető lap által van képviselve. E lapokat sorakoztathatjuk azután, — mint a hogy az emberek az életben is gyülekeznek — vallási csoportokba, korosztályokba, ipari társulatokba, foglalkozási nemek szerint stb., s ismét felbonthatjuk, hogy nagyobb s vegyesebb csoportban honosságuk és illetékességök, míveltségi fokuk vagy fogyatkozásaik szerint stb., az időnkint felmerülő szükséghez képest, fő- és alosztályozzuk.

Látnivaló tehát, hogy az ösanyagnak ily mozgékony-ságában és kezelhetőségében nagy előny rejlik.

Amaz általában elfogadott állítás, hogy számláló lapokkal csak nagyon mívelt közönségnek készíthető el censusa, nagyon keveset nyom. A míveltségnek oly sokat hirdetett magas fokán



álló német nép amaz országnak egy elsőrendű városában sem bizonyult olyannak, hogy a számláló lapokat kivétel nélkül mindenkor a családfő, vagy a családnak általa megbízott egyik tagja maga betölthette volna. Számos volt az oly kivétel, a hol a számláló lapot csak bizony a számláló ügynöknek kellett kitölteni. E kivétel azután valamivel ritkábban vagy sűrűbben jelentkezik-e, vagy éppen valamennyi lapot a számláló ügynöknek kell-e; valamely községben betölteni, az a számlálás módszerére vajmi kevés befolyással lehet, legfeljebb is a munkát szaporítja valamennyire.

Sokkal fontosabb azon ellenvetés, mely a lapokkal való számlálás ellen közigazgatási szempontból tehető.

Az utolsó népszámlálási eljárás szerint ugyanis a községi áttekintés anyagául szolgált háztartási vagy összeírási lajstromok — a szerint, a mint egyikkel vagy másikkal eszközöltetett az illető községben a számlálás — a község népességi könyvét voltak hivatva képezni. Mennyire vették adminisztratív közegeink hasznát e népességi könyvnek, nem merem kutatni. Hogy a hadjuttalék kiállításakor nem szolgálnak valami nagy adatforrásul, azt tudjuk, mert valamennyi újonczozás alkalmával, újra kénytelen kiadni a lelkész a matrikulák kivonatát, melyekből azután a sok elő nem állítható katonaköteles kikerül. Lajtán túl nagy fontosságot tulajdonítanak e népességi könyvnek és valamennyi újonczozási, rendőri és magánszemélyekre vonatkozó hasonló ügyben e könyv tartalma szolgál alapul.

A lapokkal szerzett számlálási anyag földolgozásának egyik főfeltétele ugyanis az, hogy a községnél nagyobb s így tőle távoleső központban dolgoztassék fel. Ha a község számláló anyagát, mely a lapokon, mint eredeti s egyedüli okmányokban foglaltatik, még a községi áttekintés elkészítése előtt, vagy éppen nélküle, kiszolgáltatni tartozik, semmi sem marad kezében azon anyagból, melyet, legalább a rendezett közigazgatású község okvetlenül várva várt, hogy megszerezhessen.

Ehhez járul még, hogy egyes kis lapokon foglalt emez ösanyagnak hiánytalan beszolgáltatása iránt semmiféle ellenőrzés nem létezik s így biztosíték sincs az anyag teljessége iránt.

Ha a lapok első koncentrálási helyéül a megyéket jelöljük ki — a központról egyelőre nem akarván még szólni — legalább is külön, habár csak számszerű tartalmat magukban foglaló háztartási vagy házilajstromokat kell föltételeznünk, melyeknek szerkesztése a munkát ismét tetemesen megszorítaná, habár ez az épen nem nélkülözhető ellenőrzésnek és felülvizsgálatnak szolgáltatna némi fogantyút már a községben is. De ugyanakkor valamennyi megyében is föl kellene tételeznünk ha nem is oly gyakorlott munkáscsoportot, mely a lapokból dolgozna ki az összes népszámlálási operatumot, mégis oly revideáló és ellenőrző közeget, mely a megye valamennyi községének valamennyi számláló lapját legalább quoad numerum számba venné s a hiányzókat — ha ugyan a megye azokat kideríteni képes — azonnal reklamálná. Vajjon megyeink nagy részét merhetnők-e ezen munkával megbízni, én, fájdalmasan ismerve a megyék nagy többségének statisztikai tevékenységét, nagyon is kétlem.

Volna még egy expediens, és a népszámlálás pontos végrehajtására, az általa szolgáltatott becses anyag teljes kihasználására nézve a legbiztosabb, t. i. ha a számlálás lapokkal végrehajtatván, belőlük azonnal névszerű községi lajstrom készülne, az őanyag pedig, vagyis a lapok összege beszolgáltatnék az összeállítással megbízandó vidéki, vagy — a miről később szólnunk — országos központba.

Igaz, és korántsem tagadom, hogy ez a különben is nagy írásbeli munkának majdnem kétszerese volna. Csakhogy el nem szabad felejtetnünk, miféle munka szaporodik fel így s mifélettől menekülnek meg általa a községek. Szaporodnék ugyanis a községben az egyszerű másolás, melyre kevésbé gyakorlott, olcsóbb munka könnyebben kerül; ez alapon megtartaná a község könnyen áttekinthető alakban számlálási anyagát mint népességi könyv és megszabadulna minden összeállítási, kivonati és összevetési munkától, minőt a községi áttekintés igényel.

E községi áttekintés szerkesztésekor alig ellenőriztetvén, szolgál alapjául a járási, később a megyei s végül az országos összeállításnak. A mi hiba tehát ebbe, az őanyag rossz összevonása folytán becsúszik — pedig csúszik, hogy ne mondjam, ömlik bele hiba elég — az meg lesz örökítve, foly-

vást öregbedve a megyei s legvégén az országos összeállításban.

Ime egész sora az eléggé fontos meggondolandóknak, mielőtt a követendő eljárások valamelyikére elhatározhatnók magunkat.

Pedig, hogy a kérdést egész teljességében megítélhessük, szükséges még, hogy a számlálás eredeti eljárására is szemügyvel legyünk, a szerint, a mint egyik vagy másik eszközzel: lappal-e vagy lajstrommal hajtatik az végre.

Lajstrom is egyébiránt kétféle volt 1870-ben és lesz 1880-ra is használatban, ha e rendszert megtartjuk. Ház tartási lajstrom, nagyobb városokban, melyeket a családfő — ha képes volt reá, — vagy a számláló ügynök töltött ki, minden család egy példányt kapván belőle, melyek egy külön házi lajstromban számszerint voltak az ügynök által összefoglalandók. Végül összeírási lajstromok a vidéki községekben, melyeket kivétel nélkül s a házak sorszáma szerint a számláló ügynök töltött ki. Budapest főváros számláló lapokkal számolt ugyan, de úgy, hogy nagy részöket itt is ügynökök töltötték be, feldolgozásuk előtt pedig ezek is lemásoltattak, mi a főváros által számlálási czélokra nagy munificenciával szánt tetemes költség mellett alig esett ugyan a latba; ez csak előbbi állításaim mellett bizonyít.

Lajstromoknál a megye, járás és község neve (városokban az előváros és utcaé, meg a házszám) csak minden egyes lajstromra volt rávezetendő, a többi rovatok nagy része igenlő egyesekkel vagy tagadó vízszintes vonalokkal volt kitöltendő, csak kevés rovat levén az, melyekbe egy-egy szó volt betűvel beirandó.

Számláló lapoknál a megye, járás s község, vagy városokban még az utca nevének s a házszámnak minden lapra kell kerülni, ha a lapok későbbi összevetésénél és széthányásánál keletkezhető zavart már előre ki akarjuk kerülni. Ez tehát tetemes munkaszaporulatot okoz, mely, ha a családfő tölti be a lapokat, nem oly legyőzhetetlen ugyan; de ha ügynökre esik, igen lényeges.

A megyék, részben járások és legalább nagyobb városok népességi számát ma már eléggé ismerjük ugyan, hogy a szám-

láló lapok fejére ez a központból szolgáltatandó mintáknál már elő volna nyomatható, mi sok ezer lapnál lényeges könnyebbséget okozna. Azontúl pedig olesó kiállítású kis lapokról levén szó, néhány ezernek e czélból netalán nagyobb számban való nyomtatása ugyis alig emelné a költséget érezhető összeggel.

A mi azonban a lapok betöltését, a gyakoribb czimiráson túl illeti, az nemcsak nem jár semmiféle nagyobb munkával, sőt kényelmesebb és ennélfogva biztosabb is, mint a lajstromok betöltésénél. Mig ugyanis a meglehetősen nagyságú és számos rovatú lajstromon az ügynök keresni kénytelen mindig a rovatot, mi főleg több személy bevezetése s a rovatfejtől való lejebbtávozás után mind nehezebbé válik s több figyelmet kíván, mindamellettt rovattévesztésre könnyen ad alkalmat s így a munka helyességét s pontosságát kockáztatja; addig a kisebb alakú lapon folyvást teljesen szeme előtt van valamennyi rovat könnyű kérdésalakban s így a hibaejtés valószínűsége ritkábbá van téve.

A számlálás minél tökéletesebb végrehajtása szempontjából tehát igenis a mellett szavaznék, hogy az országszerte számláló lapokkal történjék. Így tehető minden rendszerváltozás nélkül és legkönnyebben oly intézkedés, hogy a ki csak írástudó értelmes ember van az országban, maga töltse ki családja számára is a lapokat, az ügynök általi betöltés csak azok számára maradván fenn, kik erre épen nem képesek. Ahol a közigazgatás szükségesnek tartja a népességi könyvet — magam szintén mellette szavazok, bár jobb felhasználását is óhajtanám — ott készítse el a község a lapokból, mi épen nem nehéz, sőt nem is nagy munka, mert nem kénytelen valamennyi a számláló lapon levő rovatot a népességi könyvbe is átvinni, beérhetvén itt csupán a közigazgatásilag érdekeltekkel. Csakhogy — és ez *conditio sine qua non*, — erélyesen kellene örködnünk, hogy a kitöltött számláló lapok teljes számmal kerüljenek be számbeli lajstromok kíséretében a kijelölendő feldolgozási központba.

A számlálás végrehajtásának bármely módszerére határozzuk el magunkat, egyet ki nem kerülhetünk: jól iskoláztott, feladatuk tudatával bíró közreműködőket, még pedig számláló ügynökök személyében, csupán ha a

központi összeállítás határoztatik el, gyakorlott és ügyesszámvévő munkásokat is pedig, ha a községi áttekintés szerkesztése is a vidéknek meghagyatik.

Az ösanyag helyes gyűjtése, vagyis a számláló lapok meg lajstromok rovatainak pontos és lelkiismeretes betöltése az első és mellőzhetetlen követelmény, melyet a számláló ügynökök iránt formálnunk kell. Hasonló lelkiismeretes közreműködést és szigorú, pontos eljárást kell követelnünk azoktól, kik a számlálási aktus és eredmény ellenőrzésével és fölülvizsgálattal lesznek megbizandók. Mindkettő csak akkor felelhet meg feladatának, ha teljesítendő köteleseégeit behatóan ismeri, ha az általa végrehajtandó cselekvény fontosságáról meggyőződik, s belátására jut az egész művelet nagy horderejének, melyben ő is egyik mozgató kerék szerepét vállalja.

Az összeállítási munkára nézve, ha a vidékre, sőt a községi áttekintés szerkesztésében épen a községekre bizatik, elég az e tekintetben már mondottakra hivatkoznom. Ha ez áttekintés lesz hivatva az ösanyag első összeállítását nyújtani, nem lehet eléggé hangoztatni a lelkiismeretes munka szükségét, a szigorú ellenőrzés mellőzhetetlenségét.

Az ellenőrzés és fölülvizsgálat teendőivel, remélhetőleg a hatóságok közegei fognak megbízatni, mert az 1870-ben létezett népszámlálási bizottságok vajmi ritkán váltak be, kellő tevékenységet tagjai alig fejtettek ki, valódi revisori szerepet csak nagy kivételesen tölthettek be; bár némely megyében elég pénzbe kerültek az államnak. De még ha köztisztviselők szemeltetnek is ki ez állásokra, az ügy kimerítő s alapos ismerete nélkül époly kevésbé járhatnak el tisztökben jó eredménynyel, mint nem bizható, megnyugvással, a számláló ügynök tiszte azokra, kik a szükséges előismereteket meg nem szerezték.

Ezért egyik főfontosságú teendő a számláló ügynököknek jó megválasztása; második főtekintet az, hogy idejekorán szemeltessenek ki, s inkább feles számmal választassanak; harmadik, hogy teendőikre nézve jól oktattassanak és úgyszólván kiképeztessenek.

Ila azt akarjuk, hogy a tényleges számlálás művelete

hosszan el ne huzódjék és — ha az ideális egy nap alatt végre sem hajtathatik — egy hétnél, tíz napnál tovább legalább el ne tartson, sok számláló ügynökről kell jó eleve gondoskodnunk. Minden nap, melylyel a számlálás tovább huzódik, a számlálás pontosságának, korrektségének esik rovására. — Egy-egy ügynökre naponkénti 200 megszámlálendő egyénnél többet róvni alig lehet, s így, ha még tíz napra engedjük a számlálást terjedni — a mi pedig már is túlhosszú időtartam — 2000 fej esnék egy számlálóra. Ez Magyarország körülbelül 16,000.000 lakosánál 8000 ügynököt tételez fel, ide nem számítva azokat, kik a munka fölülörködésével és netalán részbeli összeállításával bizatnának meg.

Oktatás nélkül bocsátani szerte a népre e nagyszámú egyéneket, alig látszhatnék tanácsosnak. Tisztán arra hagyni, hogy a kibocsátandó utasításokat és mintákat jól-rosszul átnézzék s legott foganatosításukhoz fogjanak, szintoly kevéssé ajánlható. De viszont az sem tehető fel, hogy ily számban a központba gyűjtessenek az illetők és itt oktattassanak.

Nem marad tehát egyéb hátra, mint hogy az egyes megyékben és szab. kir. városokban a népszámlálás vezetésével megbizandó közegek rendeltessenek néhány napra a fővárosba, hogy itt a népszámlálás összes teendőivel s az akkorra már megállapított szabályokkal megismerkedvén, egyuttal a további oktatás mikéntje iránt tájékoztatván, az ügy apostolaikép működhessenek illető vidékükön, elméleti magyarázatokban s gyakorlati utmutatásban részesítvén mindazokat, kiknek a számlálás alkalmával közvetlen teendőik lesznek.

Ez eljárás szerint a fővárosban alig 100—150 egyénnel lenne dolga a népszámlálás egész menetét előadó s magyarázó oktatónak, városokban 20—30, megyékben 150—200 egyén jutna a fővárosi tanfolyamot továbbterjesztő oktatónak betanításra. E számokat pedig meg lehet győzni s ha ez eljárás lelkiismeretesen talál keresztülvitetni, egész tanult kaderét nyernők a számlálásnál közreműködőknek.

Az iránt tisztába kell jönnünk, hogy ha a népszámlálás Magyarországon 1880-ban végrehajtatik, az nem oly művelet lesz, melyet csak a magunk szükségletei kielégítésére hajtunk jól-rosszul végre. Ellenőrzése alá esik ez egész Európának,

valamint a többi államok eme működése is kénytelen lesz kiállani saját bírálásunkat. Nemzetközi civilisatorius munkáról van szó, mely szigorú hévmérőül fog szolgálni az egyes nemzetek műveltségi fokának megítélésére. Itt meg kell állanunk a sarat, ha hanyatlani nem akarunk Európa eddig birt közbecsülésében . . . . Ezért szükséges mindent elkövetnünk, hogy a számlálás minél tökéletesebb legyen.

Az is lesz az különben, ha az erre segítő minden eszközt kellőleg működtetjük. Az összes népesség érdekeltségét kell felköltenünk s ezt a közvetlenül közreműködendők beható oktatásán túl, a sajtó igénybevételevel érhetjük el.

A nép különböző osztályai felfogásához mért, jó, röviden és világosan szerkesztett röpiratok minél számosabb szétosztása, a napilapok hazafias közreműködése, a lelkészek oktató magyarázása mind megannyi eszköz, mely mihelyt a népet az ügy fontossága iránt felvilágosítja, érdekeltségét is fel fogja költeni, s így józan közreműködését is biztosítani.

Legvitásabb kérdés az anyag feldolgozása, az összeállítási munka technikája, vagyis a voltaképi statisztika.

De csak nem szakemberek előtt vitás e kérdés. Maguk a statisztikusok rég tisztában vannak magukkal az iránt, hogy a begyűjtött nyers anyag legtökéletesebb kihasználása, a leggyorsabb, legjobb és — tegyük hozzá máris, habár a költségről szoltunkban erre még bővebben visszatérünk — egyuttal aránylag talán legolcsóbb is a központi feldolgozás.

Óriási munkáról s nem kevesebbről van szó, mint hogy körülbelöl 16 millió számláló lap egy központban, egy e célra külön berendezett, bátran gyárnak mondható irodalmi műhelyben állittassék össze.

A központi feldolgozás ugyanis azt jelenti, hogy az ország összes népszámlálási anyaga egy helyre gyűjtessék s mindaz, a mit eddig a község, a járás s a megye tett, mindaz hajtassék végre e központi gyárban.

Első pillanatra — elhiszem — megdöbbentő lehet még a gondolat is, főleg olyanokra nézve, kik ily óriási munkának berendezésében, szervezésében és foganatosításában még részt nem vettek.

De lehetetlen nincs a dologban. Olaszországban megkísérelték még a 60-as évek elején, Poroszországban az utolsó két

népszámlálást már így hajtották végre s Németország legújabb iparstatisztikai számlálásának végeredményei is így állítottak össze. Sőt Magyarország statisztikai hivatala szerény, rendes munkaerejével is hajtott végre évek óta hasonló műveletet, a népesedési mozgalom a lelkészek eredeti kimutatásai alapján állíttatván össze 1876 óta a központban a nélkül, hogy esperesség, járás vagy megye bármely közbenső összeállításnak csak kísérletét is tenné.

Tagadhatatlan, hogy a feldolgozási technika eme rendszerének is vannak hátrányai, bár inkább csak nehézségek ezek és korán sem legyőzhetetlenek.

Ilyen mindenekelőtt a tömérdek nyomtatványi anyag, mely először a központból a vidékre úrlap képében, onnan pedig betöltve, mint számlálási anyag ismét a központba szállítandó. Csakhogy a mennyivel több a számláló lap, annál egyszerűbb és kisebb is a lajstromnál, bárha 16 millió ily lap mégis 6—700 métermázsát nyomna.

Második baj ez óriás anyagnak a központban kezelése, elrakása és nyilvántartása. De ezen is át lehet esni. Már a 16 millió lap maga redukálódik vagy 2 millióval, mert föl kell tennünk, hogy Horvát-Szlavonország meg határőrvidékek, a mint saját autonóm hatáskörükön belől hajtják végre a számlálást, úgy fel is dolgozzák az anyagot. Továbbá minden község már magában egy csomagba levén kénytelen kötni saját lapjait, azt már csak meg lehet követelni administratív hatóságainktól — miután a népszámlálásnál nagy rendkívüli munka úgy sem háramlík rájuk, hogy eme községi csomagokat járásonként összegyűjtsék, a megye pedig az összes járási csomagokat kis nyilvántartó lajstrom kíséretében felküldje. Elesnék pedig a számlálásból a számos összeállítási lajstrom, mely különben szükségeltetnék, és a mely nagyobb alapjánál és súlyánál fogva szintén sokat nyomott 1870-ben.

Harmadik kénytelenség a nagy terület és a számos munkáskéz, melyet az ősanyag elhelyezése és feldolgozása igényel. Hiába tagadnók, jókora külön ház fog erre kelleni és ideiglen alkalmazott néhány száz munkás.

Mert 17 cmtr. magas, 21 cmtr. széles, 14 millió ily lap 500 százával rakva egy csomagba, közel 1000 □ métert foglal



el; tízével, huszával kirakva pedig a különböző összevetések alkalmával, egy-egy pár munkásra körülbelől 35—40 □ méternyi munkatér igényeltetik.

De ily háznak vagy egy évre való kibérlése, mostani lakviszonyaink között, nem legyőzhetetlen akadály; a szükséges sok munkás pedig, néhány napidíjason kívül könnyen kikerülhet, ha minden miniszterium, ugysis legszámosabb, alsóbbrendű tisztviselői közül átenged néhányat egy pár hónapra czen, egy évtizedben csak egyszer előforduló nagy munkára.

A mi pedig magát a földolgozási munkát illeti, ne higyük, hogy valamennyi 14 millió lapot egyszerre kellene összehányani s újra szétolvasni, hogy a számlálási eredmény kiderüljön. Az ország földrajzi tagozását bátran meg lehet tartani és a község legegyszerűbb számadatain túl a területnek megfelelő mind több-több összevetést kiszámolni a járásra s végre a megyére nézve. Komplikáltabb műveletek tehát csakis a megyék lapcsoportjaival hajtatnának végre, melyek — a fontosabb városokat külön számítva — egyre-másra 200,000 lappal történnének. A munka még azzal is egyszerűsithető, ha a nők, például már az eredeti fölvételnél más színű lapokra iratnak, ugyancsak más színű lapok pedig a távollevő helybeliek számára vétetnek igénybe. Ez előleges berendezéssel, mely semmiféle nehézséggel nem jár, a fentebb kétszázezerben kimutatott kezelési átlag, felére száll alá s egy-egy csoportműveletnél alig 100—100,000 lappal folyna a munka.

De ha eddig ily lelkiismeretesen felsoroltuk a lapok feldolgozásával járó hátrányokat és nehézségeket, talán illő az oly előnyöket is megemlíteni, minőket semmiféle más feldolgozási rendszer nem nyújt.

Ilyen mint első és legfontosabb a biztos kezelés s az eredeti számban rejlő szigorú ellenőrzés, mely az összeállítási hibákat majd egészen kikerülni, mindenestre pedig a minimumra redukálni engedi. Ide járul a munka gyorsasága, mely a lapoknak az egynemű anyag szerinti összerakásából, megoldásából, az eredmény följegyzéséből s a lapok ujonnan való széthányásából áll, mi másnemű adat keresénél mindaddig ismétlődik, míg az összes anyag teljesen ki nincs használva.

Egyik legkiválóbb és semmi más számolási rendszer mellett

el nem érhető előny végül az, mely a népesség legkülönbözőbb viszonyainak összevetéséből ered. Mily óriási munka volna például, kivonni lajstromokból a különféle foglalkozási nemeket az illetők kora szerint, vagy összevetni az illetékességet a kere-settel, vagy például a vallást a műveltségi fokkal! A régi rendszer szerint erről le kellett mondani, mert az az eredeti számoló lajstromoknak minden egyes kérdés szerinti új meg új kiírásával lett volna azonos. A laprendszer mellett az egész könnyűséggel eszközölhető s a népességnek legkülönbözőbb viszonyai a leg-érdekesebb összevetések szerint kideríthetők.

Mekkora munkaerő lenne szükséges az egész anyagnak ily módszer melletti feldolgozására, egyelőre bajos megállapítani. Bajos nevezetesen azért is, mert az egész anyag — ismerve megyéink szerénykedését ily dolgokban és visszaemlékezve az 1870-iki tapasztalatokra — egy időben be sem kerül. Legelől az önálló városok anyaga jön be s dolgozható fel azonnal; azután jönnek a szorgalmasb megyék, utóbb az átlagos munkás-ságuak, végül hosszú hónapok multával a mindig hátul járók. Így a feldolgozási személyzetnek sem kell oly számosznak lenni, mintha az egész anyag egyszerre volna, rövid idő alatt feldolgozandó. Hozzávetőleges kalkulust azonban mégis készíthetünk. Ha az egyes községi lapok átvizsgálására átlag két embernek egy-egy munkanapját számítjuk a nagyobb városoknak, ismét két embernek két-két hetet; egy-egy járás anyagának összeállítására szintén annyit; a megyei összeállításra 6—6 hetet mindig két embert számítva, úgy kapunk

községnél	$12,000 \times 2 = 24,000$
városnál	$50 \times 14 \times 2 = 1,400$
járásnál	$425 \times 14 \times 2 = 11,900$
megyénél	$65 \times 45 \times 2 = 5,850$

Összesen 43,150 munkanapot.

Ha az egész munkát félév alatt vagy 180 munkanappal akarjuk elvégezni, szükséges e munkához 240 egyén, mely számhoz a statisztikai hivatal személyzete is járulván, az országos összeállítás is elkészíthető.

Ide természetesen nincs beszámítva a kéziratilag elkészült műnek nyomtatásával járó korrekturái munka s a kinyomtatásra szükséges idő; bár ekkor már csekélyebb rendkívüli munkaerő

kell, újabb félév alatt pedig a nyomtatás is befejezhető, míg az előleges eredmény néhány héttel a számlálás befejezése után volna már közölhető.

Ez azonban csak a javasolt új módszer melletti számlálás és az anyag ily módoni feldolgozására szól. De ne higyjük, hogy ha egészen az 1869-ki alapra állunk is és lajstromokkal számolva, megyei összeállításokat fogadunk el, valami nagy munkamegtakarításnak örvendhetnénk. Azok után, a miket a községi összeállítások megbizhatatlanságáról mondtam, és az egy évtized alatt szerzett tapasztalatok alapján, immár határozottan állítható, hogy az összes számlálási anyagot leszünk kénytelenek bekövetelni és a revisiót a számláló lajstromok alapján a községi áttekintésen kezdeni. Jobb munkát, a rosszabb rendszer mellett, csak így lehetne biztosítani; de hogy mily óriási munka ez, arról szólni sem akarok. Tény, hogy sokkal nehezebb a milliónyi lap kezelésénél s bár hosszabb és terheesebb volna, a számláló anyag teljes kibasználását még sem engedné meg.

Az utolsó kérdés, noha talán a legfontosabb, a költség kérdése.

Itt is tagadhatatlan, hogy, ha jó munkát akarunk végezni, ki nem vonhatjuk magunkat az alól se, hogy jól meg is fizessük. A népszámlálás költségei következő rovatok alá foglalhatók: 1. A számláló minták nyomtatása és szétküldése; 2. a számlálásnál közreműködő vezető közegek s utóbb a számláló ügynökök oktatása; 3. a számlálás végrehajtása, vagyis a számláló ügynökök fizetése; 4. az összeállítás költségei ha községekben történik, csakis a rendkívüli munkaerő, mellette azonban a központban házbér, irodai felszerelés és munkapótlás; 5. a népszámlálási munka szerkesztése és kinyomtatása.

Bármily rendszer szerint hajtsuk is végre a számlálást, az említett rovatok szerinti költség mindig fennforog; különbség csak az arányokban és abban lesz, hogy kinek rovására írjuk a költséget. Az 1870-ki számlálás alkalmával nagy különbség létezett e tekintetben Ausztria és Magyarország között. Odaát a számlálás 600,000 frtnál többbe került s az állambudgetet alig terhelte másfélszázezer frt. Nálunk 265,000 frtba került a számlálás az államnak, községi költség alig volt, kivéve a szab. kir.

városoknál, melyek a számlálást saját erejükből voltak kötelesek végrehajtani és két megyénél (Csongrád és Naszód vidéke), melyek nem vettek igénybe állami segítyt.

Látni való tehát, hogy az 1870-ki számlálás költségei nemcsak túlságosan terhelték az állami budgetet, de igazságosan sem oszlottak el az ország egyes községeire. Csak a vidék által igénybe vett 170,000 frtnyi költség szerint 1000—1000 fejnek megszámlálása átlag 12 frtba került, csakhogy vottak megyék, melyekben ez 3—5 forintra rugott, holott ismét mások 30, 40 sőt 50 frtnál is többet felszámoltak. Ha az állami járulékot igénybe nem vett megyéket, s a szabad kir. városok önköltségeit a fentebbi országos átlag szerint számítjuk és Budapest 13,000 frtnyi számlálási költségét hozzáadjuk, akkor a tényleges számlálás — a számlálási nyomtatványokat és a központi költségeket 93,000 frttal ezuttal számba nem véve — 202,000 frtba került.

Ezuttal a számlálás többbe fog kerülni, akár a régi rendszer alapján, akár az általam javasolt rendszer alapján járunk el, ha ugyanis országszerte mindenütt lapokkal számlálunk, az anyagot pedig központilag feldolgozzuk. Többbe pedig azért fog az kerülni, mert bárha tiz év óta közmíveltségileg sokat haladtunk, a számlálás megújításának szükségérzete nem terjedt el annyira a megfelelő körökben, hogy önként és ingyen jelentkező számos ügynökre lehessen számítani. A gazdasági hanyatlás, sokban a kiábrándulásnak nevezett elfogultság alkotmányos viszonyaink iránt s a lelkesedés — hogy ne mondjam hazafi kötelességérzet — majdnem teljes hiánya a közügyek iránt, alig engedi remélnem, hogy ezuttal többen kínálkozzanak e néhány napi munka elvállalására, mint 1869-ben, az alkotmányos korszak kezdete után csak néhány évvel és a közügyek iránt sokkal nagyobb érdekeltség korában.

Óhajtva óhajtom, bárha csalódnám, nem merem azonban magamat önámításban ringatni és attól tartok, hogy majd minden munkát meg fog kelleni fizetnünk. De ha így vagyunk, iparkodnunk is kell, hogy minél jobb munkát kapjunk s a tényleges számlálásnál egyéb se essék a vidék terhére.

Nehogy pedig az állami budgetet túlságosan terheljük, fogadjuk el az 1870-ki osztrák példát és hárítsuk át a költségek megfelelő részét a községre.

Sokkal igazságosabb eljárás lesz ez, mintha az ország

némely városait arra kényszerítjük, hogy az egész számlálás költségét viseljék, másokat meg támogatunk, míg ismét mások oly segélyösszeget vegyenek igénybe, melyek többé nem támogatás, hanem csak tisztán teljes és busás megfizetés czíme alatt szerepelhetnek.

Erre is két út kínálkozik. Vagy azt mondjuk ki egyszerűen, még pedig a törvényben, hogy a községek tartoznak beszolgáltatni a kormány által kiadott szabványok szerint, az egész számlálási anyagot, más munkával nem terheljük, de nem is kérdezzük meg, mily költséggel szerezték be az anyagot. Ez volna a legegyszerűbb eljárás. Vagy pedig beszolgáltatjuk a bizonyos kulcs szerint kivetendő költséget a községek által készpénzben s a központból fizetjük azután a tényleg fölmerült költségeket. Se egy, se más tekintetben nagy igazságtalanság nem esik a községeken; mert ha az állam érdekében van is főleg, megtudni összes népessége viszonyait, azért nem tagadható az sem, hogy minden rendezett közigazgatási községnek is hasonlóan érdekében van, hogy egy évtized alatt legalább egyszer tudja meg szám szerint és szabatosan, hogyan áll népességi tekintetben. Könnyen járulhat pedig a reá kivetendő költséghez, miután ez áron olesóbban jut jobb dolgozatnak birtokába.

A költségkivetési kulcsot végül készen szolgáltatja az 1870-ki számlálás. Igaz, hogy akkor több munka esett a vidéken községi, járási és megyei áttekintések szerkesztése által, mintha lapok szerint számlálva, az összes anyagot a központban dolgoztatjuk föl. Bátran fölvehetni ily vidéki költségül 15 forintot ezer fejenként s ekkor láthatjuk, hogy nincs is szó valami nagy teherről, melyet a községekre akarnánk ruházni. Egy 500 lakosu kis falu, például, e szerint 7 frt 50 krral járulna a népszámlálási költségekhez, 20,000 lakosu városnak pedig 300 frtba kerülne az egész művelet, a mit mindenesetre megbírhathat bármelyikök.

Azt is bátran ki lehetne újra mondani — mint szabály volt 1870-ben — hogy a községi jegyzők hivatalból kötelesek egy-egy számláló ügynök teendőit végrehajtani, míg tanítók, kántorok stb. csak mérsékelt napdíjat igényelhetnek, lelkészek és papok pedig a hatósági tisztviselők mellett a felülörködéssel volnának megbizandók.

Az egész költséget következőleg lehetne vázlatilag előirányozni:		Került pedig	
	1880-ra	1870-ben:	
Számláló minták nyomtatása	60,000 frt,	45,900 frtba,	
Egyéb munkálati nyomtatványok	5,000 »	4,200 »	
7000 számláló ügynök oktatása 5 napon át 2 ftjával	70,000 »	—	
Ugyanannyinak 10 napi számláló működése	140,000 »	156,000 »	
Központi feldolgozás mellett 240 munkás 180 napon át 1, 2 és 3 forintjával	80,000 »	20,000 »	
Vidéken felmerülő munkaköltség	5,000 »	21,300 »	
Központi házbér	5,000 »	} 11,300 »	
Irodai felszerelés	10,000 »		
A mű szerkesztése és ki-nyomatása	15,000 »	10,000 »	
Összesen		390,000 frt	270,000 frtba.

Az új népszámlálás ennél fogva — mint látjuk — 220,000 — illetőleg, ha a föl nem számolt, de tényleg megvult költségeket is tekintjük — csak 95,000 frttal többbe kerülne talán mint tiz évvel ezelőtt, de az államot ezért csekélyebb összeg terhelné mint akkor. Ugyanis ha a vidékre 15 frt költségei vetünk ki 1000—1000 fej megszámlálására s ügyelünk arra, hogy az többbe ne is kerüljön, ez 16 millió lakosnál 240 frtot tesz, mely levonatván a kimutatott összes költségekből, az állambudgetre csak 150,000 frt fedezendő teher esnék.

Ily alapon azonban oly számlálási eredményt lennénk képesek felmutatni, mely méltán fogna sorakozhatni a velünk egy időben végrehajtott külföldi munkálatok mellé.

KELETI KÁROLY.

## CAREY JELENTŐSÉGE

AZ ÚJKORI NEMZETGAZDASÁGTANBAN.

---

Midőn eme csak nemrég elhunyt nagy nemzetgazdának *H. C. Carey*nek méltatásába akarunk bocsátkozni, kiterjeszkedvén az ő ténykedése összességére : mindenekelőtt szemügyre kell vennünk azt a hatást, melyet már elméleti szemlélődése s okoskodása formájával és vizsgálatának módszerével is előidézett, s melynek az ő előtte egyeduralmat bíró rendszereknek egyenes felforgatása lett az eredménye. S itt első sorban a *John Stuart Mill* rendszere jöhet szóba, mert e rendszerek főképviseelője ő vala. A főgondolat, melyből Mill nemzetgazdasági vizsgálatainál kiindult, az volt, hogy a társadalmi állapotnak csak azon tüneményei képezhetik tárgyát a nemzetgazdasági tannak, melyek a jólét utáni önző törekvés következtében fennállanak. Mill szerint a nemzetgazdasátnak minden más emberi szenvedélytől, minden más indító októl el kellene tekintenie, — azoknak egyedüli kivételével, melyek mint a jólét utáni vágyat folytonosan ellensúlyozó elvek tekinthetők, tudniillik a munka elleni idegenkedés és a vágy költséges hajlamok azonnal való kielégítésére.

Ezen felfogás szerint az ember csak egy kizárólag a javak szerzésével és elfogyasztásával elfoglalt lény, melynek feladata a nemzetgazdaságtannak azt megmutatni, hogy melyik ama cselekményeknek folyama, melyre a társadalmi állapotban élő emberi nem ösztönöztetnék, ha ezen indok minden emberi lénynek absolut ura volna és pedig azon fokig, a melyen a fentemlitett két ellenindok által zavartatik. Mill tehát e szerint oly vizsgálati módszert követett, mely

nagyon hasonlít a természet- és csillagászatban használt-hoz. Hogy a vizsgálat lehetővé váljék, egy oly állapot feltételeztetik, melyről maga a vizsgáló is tudja, hogy az a természetben nem található; felállítanak hypothesiseket a megvizsgálandó tárgyak mineműségéről, melyek a tényleges viszonyoknak semmiképen sem felelnek meg. Kénytelenek vagyunk tehát ezen vizsgálat eredményeit utólagosan igazolni s azon esetre, ha azok a valódi állapotoktól lényegesen különböznek, az eredmények vagy azok alapfeltételeinek javítása által megközelítéseket létesíteni, hogy némileg megközelítsük legalább a valóságot.

Mill nemzetgazdasági vizsgálataiban bevallja, hogy módszere csak megközelíti az igazságot, melyet az által kellene javítani, hogy eleget teszünk másnemű, a nem-önző ösztönök hatásainak is, melyek az eredményt befolyásolhatják. Ez a gondolat vezérelte Adam Smithtől John Stuart Millig majdnem mindegyik nemzetgazdasági író. Carey vállalkozott először rendszeresen ezen módszer ellen fellépni. Fő kifogása az, hogy az egész vizsgálat egy bevallott hamis hypothesisen alapszik, mely ignorálja az emberi természet ismert és általános tulajdonságait; s ha törvényeket a posteriori vagy a priori talál is, mind azok összevéve kell, hogy meghamisítva legyenek.

Az a posteriori talált törvényeket illetőleg, melyekre e módszer követve, hivatkoznak, azt véli Carey, hogy ezek másnemű lényeknek tapasztalatai, mint azoké, melyeket mint alanyukat tekintik. E törvények készítői ugyanis azon feltevésből indulnak ki, hogy oly emberekkel van dolguk, kik magukat csupán a munka elleni idegenkedés és költséges hajlamok azonnali kielégítésének vágyától, fékeztetik meg a jólét utáni törekvéstben, míg tényleg a felebarátaik iránti tekintetek, sőt az összesség iránti humanitarius elvek többé-kevésbé minden egyénnél találhatók, melyek cselekményeiket befolyásolják. E képzelt emberek azon actiójának törvényeire nézve, melyek a priori következtetések útján vannak levezetve, hasonlóképen szükséges, hogy miután minden ilyenmű következtetés többé-kevésbé hamisítva van, a valóságtól eltérjenek. Carey ennél fogva himezés-hámozás nélkül nyilatkozott, midőn a vizsgálat eddigi módszere ellen tiltakozott és a nemzetgazdaság számára



a tudománynak sokkal nagyobb kiterjedését vette igénybe egy új tudomány szükségességének felkeltése végett és a célból, hogy az emberek úgy a mint vannak, a szükséges irányt megtalálják a társadalomban létező visszasságokkal szemben. Carey hangsúlyozá, hogy az eddigi vizsgálat mellett még a gyakorlati irányzat is el van hibázva, rá akarván az embert beszélni, arra, hogy hozza összhangzásba természetét a nemzetgazdászok mértékével, a helyett, hogy hypothesiseket alkalmazzon, az ember valódi természetére.

Ennek világos bizonyítékául arra utalt, hogy Malthus azt javasolta, miszerint szüntessenek meg a visszasságok, melyek a népek nagy szaporodása folytán támadnak, az által, hogy az ember tartózkodjék a házasságtól, másokat is visszatartván annak megkötésétől stb., stb., a mi természetellenes és keresztül nem vihető. Careyben tehát a nemzetgazdaság vizsgálati módszerének gyökeres átalakítását s egyszersmind azon nézet kezdeményezőjét kell üdvözölnünk, mely tekintetbe veszi az emberi természet erkölcsi oldalát is. Hogy Carey annak felismerése daczára, hogy az ember magasabb erői és hajlamai szinte számításba veendőek, mégis a jólét felosztása törvényeinek megállapításánál sokszor figyelmen kívül hagyta, hogy minden, igazságtalanság vagy tudatlanságból eredő beavatkozások, mint a forgalom ugyanannyi természetellenes akadályai tekintendők: mindez nem képes azon nagy érdemét csorbitani, melyet magának úgy az áltételek helyreigazítása, valamint a vizsgálat módszere által szerzett. Mert legkevésbésem szabad elfelejtenünk, hogy ellentétben az előbbi — ugynevezett Bourgeoise-féle — birtokpolgári oekonomiával, egy nemzetgazdasági társadalmi tudományra való átmenetet is ő egyengette s ennél fogva védvamos irányzata daczára sokkal korszerűbb álláspontot foglal el, mint a mostan élő nemzetgazdászok legtöbbje. Innét van, hogy az újabb társadalmi tudomány mindazon felfedezéseket és felvilágosításokat, melyeket Carey vizsgálatai napfényre hoztak, saját előnyére kizsákmányolhatja, jóllehet Carey életnézetei s az érett és befejezett társadalmi tudomány között oly nagy örvény létezik, mely ezen két iskola gyakorlati törekvését egymástól tökéletesen elválasztja.

Mielőtt áttérnénk arra, hogy Carey működésének főbb vonásait ezen szemle olvasóinak még egyszer emlékezetükbe visszaidézzük, czélszerűnek és az elhunyt iránti tiszteletből majdnem becsületbeli kötelességünknek tartjuk megemlíteni, hogy miképen mutatkozott saját szellemében munkáinak összefüggése az általa utoljára felállított gazdasági egységes törvényben, mely utóbbit ő mint az újkorban az erőegységéről kifejlődött eszme szükségszerű kiegészítését tekinté. Carey azt mondja: Az összekötő kapocs természet és szellemi tudomány között a társadalmi tudomány. Az annak megállapítására szükséges első lépés az volt, hogy az értéknek elmélete annyira egyszerűsítették, hogy minden áru és minden dolog, melyre az érték eszméjét vonatkoztatni lehet, bennfoglalva legyen ezen elméletben. Mig minden előbbi nemzetgazda a talaj értékét egész más okoknak tulajdonította, mint azoknak, melyek termékeinek megadták az értéket, addig ő (Carey) olyanmű érték-elméletet fejlesztett ki, melyhez semmiféle kivétel nem fért.

A nemzetgazdászati egyik legalaposabb ismerője, Ferrara, arra figyelmeztet, hogy Carey egy általánosan érvényes elvet talált fel, mely amaz ezer meg ezer körülményeket foglalja magában, melyek az egyensúly mérlegelésénél az egyiknek saját költségeire és a másiknak használhatóságára nézve mérvadók. Mig az eddig szokásos fogalmak, kínálat és kereslet, ritkaság, bőség stb. mind ki nem elégítették és folytonosan kivételeknek adtak helyt, eddig Carey éles elméjével feltalálta a törvényt a munka megtakarításban, az újra-termelés (reproductio) költségeiben. »Szerintem«, úgy mond Ferrara, »oly eset nem lehetséges, hol egy ember cserét akar véghezvinni, melyben e törvényt ne lehetne alkalmazni. Nem fogom a munka vagy a fáradságnak bizonyos mennyiségét pazarolni, a nélkül, hogy érte cserébe ne kapjak hasonértékű hasznosságot; és nem fogom egyenértékűnek tekinteni, ha nem látom, hogy azt csekélyebb munkafáradság árért kaphatom, mint a mennyit annak újra-előállítására fordítanom kellene. Én ezen formulát nagyon szerencsésnek tartom. Mig az egyik oldalon a költségek fogalmát, melyre folytonosan gondolunk, megtartja, a másikon elkerüli ama képtelenséget, a mire bennünket azon elmélet visz, mely az értéket mindenütt a

termelő költségekkel egyenértékűnek tekinti. Egy szóval, sokkal tisztábban mutatja a lényeges indokokat, melyek csereműveleteinknél vezettek.« — Carey maga megjegyzi, hogy ezen törvényt később Bastiat »*Harmonies économiques*« című munkájában elfogadta és ez által ezerek előtt, kiknek nem volt tudomásuk az ő művének közzétételéről, ismeretessé lett.

Ezután következett általa egy, a munkatermékek felosztásáról szóló általános törvény felfedezése, tekintet nélkül arra, vajjon azok a talajmivelés- vagy pedig a helyi és alaki változtatások feldolgozásából származnak-e? Mig a közönséges elméletek szerint az egyiknek nyeresége mindig a másiknak veszteségével volt összekötve, úgy hogy a járadékok annál jobban emelkednek, minél terméketlenebbé válik a munka, és a nyereségek felszöknek, minél inkább apadnak a díjak, — a felosztás törvénye, melyet ő alkotott, épen ezen elmélet ellenkezőjét foglalta magában.

A tőkepenzes és a munkás ezen törvény értelmében minden oly rendszabály után, mely a munkát sikeresebbé teszi, hasznot húz és veszít minden oly rendszabály által, mely a munkát kevésbé teszi termővé. Ezen törvény tehát megalapítja az érdekeknek tökéletes összhangzatát. Carey ezen törvényről valódi költői ihletséggel szól: »A tudomány könyvében feljegyzettek között talán ez a legszebb; mert ez az, melynek segítségével a valódi és igazi érdekeknek tökéletes összhangzata meg van alapítva az emberiség különböző osztályai között«. Továbbá megállapítja azon tényt, hogy »bármily nagyok lettek legyen is a sokak elnyomásai a kevesek részéről, bármennyire lettek roppant nagy tőkék felhalmozva az elsajátítás útján, akármily feltűnő a különbség az emberek között, még sincsen egyébre szükség, mint arra, hogy mindenütt tökéletes egyenlőség állapittassék meg a törvény előtt és a társadalmi helyzet általános egyenlőségének ez útja egyengettessék, mint oly rendszer követésére, mely a társulási erő és az egyéniség fejlődését legmagasabb fokra juttatni igyekszik, avval a békét fentartja és úgy a bel- mint a külföldön a jólét és a népesség gyarapodását előmozdítja«.

Azonban Carey, jóllehet tökéletesen meg volt győződve azon törvények igazságáról, a melyeket akkoriban nyilvános-

ságra bocsátott, érezte, hogy az alapot megvető törvény még várja a felfedezést. Ezen felfedezésnek megtörténtét következőképen ecseteli: »Arról már meg voltam győződve, hogy a Ricardo-féle elmélet, miután általánosan véve nem volt helyes, nem tekinthető ilynemű törvénynek; de mégis tartott tíz évig, míg meggyőződtem arról, hogy azon elmélet egészen hibás. A valódi törvény, a mint most beláttam, egyenes ellentétben állott a Ricardo-félével, miután a talajmivelés műve kivétel nélkül a silányabb földön kezdődött és a gazdagabbra csak akkor ment át, miután a jólét emelkedett és a népesség növekedett volt. Itt volt a nagy általános igazság, a melyre azelőtt gondoltam, és mely nélkül az előbb felállított törvények helyességének teljes bebizonyítása lehetetlen maradt. Ez egyszersmind új bizonyíték volt a természeti törvények általános érvényessége mellett, miután ez által az ember magatartása a földhez általában egészen ugyanazon szabályra vezettetett vissza, mint a minő az ő magatartása mind azon eszközökhöz, melyeket a föld, ezen nagy gép, különböző elemeiből alkot. Mindenütt a legkezdetlegesebb fejsszével kezdván, az aczélféjszéhez halad fölfelé. Mindenütt kezdván a silányabb talajjal, a gazdagabb felé halad, mely nagyobb munkajövedelmet szolgáltat«. E szerint tehát be van bizonyítva az emberek számának emelkedése, mint alapfeltétele az élelmi szerek gyarapodásának. Itt megvolt a törvény egysége, mely minden igaz és tartós emberi érdekek tökéletes összhangzatát eredményezte, és egyenes ellentétben állott a Malthus-féle gondolat visszás hangjával. — Ezen czim alatt: »A föld elfoglalása« Carey azon állítást, hogy a mezőgazdasági munka jövedelme folytonosan kevesbedik, minél inkább szaporodik a népesség és gazdagság, igen alaposan megezáfolta. »The past, the present and the future« czimű iratában ezen fontos törvény először jutott a nyilvánosság elé. Mig Carey annak teljes bebizonyításával volt elfoglalva, folytonosan utalva látta magát természeti tények használatára és ezen körülmény vezette őt a természeti és társadalmi törvények benső rokonságának megfigyelésére. Erre nézve a következőket mondja: »Az elmelkedés mindinkább megerősít azon bizalomban, hogy mélyebb buvárkodás a tény fejlődésére vezetend, hogy a törvényeknek csak egyetlenegy rendszere létezhetik, és hogy azon törvények,

a melyek a nem szerves anyagot uralják, ugyanazok, melyek az anyag felett uralkodnak, midőn amaz emberek vagy emberi lényeknek alakját ölti magára.« — Peshine Smith-ben oly munkatársra talált, ki az anyag örökkévalóságáról szóló törvény összefüggését a népesedési törvénnyel tökéletesen bebizonyította, miután ő maga az anyag elronthatatlanságát a társadalmi tudományra fentemlitett könyvében is kiterjesztette. Itt azon meggyőződésre jutott, hogy mivel a mezőgazda törekvése mindenütt oda irányul, hogy teremtsen egy oly gépet, melynek ereje évről évre növekszik, míg a révésznek, a fuvaros és másoknak oly gépekre van szükségük, melyeknek ereje ép oly rendszeren fog y: ezzel a különbség a mezőgazdaság és az emberek másféle foglalkozásai között meg van magyarázva. A további elmélkedés megerősíté azon meggyőzésében, hogy az így kifejlődött törvények csak részei egy általános rendszernek, mely az anyagot minden formáiban uralja; hogy a természeti és társadalmi törvényeknek egymással összhangzatban kell lenniök; hogy a törvényegység eszméjének ép oly világosan bebizonyíthatónak kell lennie, mint az erő egységének. E célra felhasználta »Principles of social science« című művében a melegségnek, a mozgásnak és ezek erejének tünetményeit a physikai világban, a megfelelő tények és erők magyarázatára a társadalomban. Az eredmény annak bebizonyításában állott, hogy a társadalomban, valamint az egyéneknél physikai és szellemi fejlődés, egészség és élet a *circulatio* gyorsaságával mindig növekszik, ellenben fog y, ha a keringés feltartatott, vagy szétromboltatott.

Ezeket mint általános bevezetést előrebocsátván, kísértstük meg már most az amerikai genialis írónak egyes nagyobb műveit részletes megbeszélésünk tárgyává tenni. \*)

---

\*) Habár nem a mi feladatunk Carey minden iratairól szólni, még sem hagyhatjuk említés nélkül, hogy az itt érintett főmunkákon kívül Careynek egész rendszerébe számos kisebb irat van beillesztve, melyek látszólag ugyan csak másodrendű munkákat tartalmaznak, de bármely legyen az egyes iratoknak czíme, tárgyuk mindig a tulajdonképi gazdaszat, s hogy ezen kisebb iratok is egytől egyig a szerzőnek gazdaszati nézetét ismétlik és mutatják. »Politikai gazdaszat« elveinek előhírnökéül Carey első irata »*Essay on the rate of Wages*« 1835. (Kisérlet a munkabér tételeiről) említendő. Tárgyalja azon okokat, melyek a munkás

## I.

Az értékfogalom és az értéktörvény, melyeket Carey teremtett, újak és kétségtelenül eredetiek. Ő volt az első, ki a haszon és költségek, a gazdagság és érték közötti különbséget tisztába hozta és teljes határozottsággal präcisírozta. Ő már 1837-ben azt írta, hogy a hasznosság ugyan előfeltétele, de nem oka az értéknek. Már »*Principles of political economy* [Philadelphia 1837—1840]« című főmunkájában elismerte, hogy a munka az értékmeghatározás egyedüli és mindenütt felismerhető oka.

Azon előítéletnek, mintha a dolgoknak (és közöttük arany és ezüstnek) értékök magasságát a forgalomban másnak mint a munkának köszönhetnék, ezen meghatározás szerint egészen el kellett enyésznie. A Carey-féle elmélet jellemző vonása éppen abban áll, hogy ezen elvet kiterjesztette mindenre, a mi

---

osztályok helyzetében a különbözőségeket előidézik. Már akkor mutatta ki Carey, hogy magas bérek magas nyereseményekkel megegyeztetethetők, s már ezen könyv tartalmazza az ama rendszert sujtó vélemény alapját, mely rendszernek vezérsillaga az olcsó munka.

Ezen nagy főmunkával egyidejűleg jelent meg »*The credit system in France, Great Britain and in the United States*« (Hitelrendszer Franciaországban, Nagy-Britanniában és az Egyesült államokban) című műve. Az általunk már említett »*The past, the present and the future* (1848)« című műve, mely főleg a mezőgazdaság menetéről szóló törvényt tárgyalja, s azt a nemzetgazdaságra alkalmazza, közbeneső munkának jelölendő, mert csak a 10 évvel későbbben megjelent »*Principles of social science* (1858)« című művében foglaltatik az új eredményekkel bővített régi rendszer kimerítő ismertetése.

»*The harmony of interests* (1851)« képezi a forduló pontot Careynek előbbi szabadkereskedelmi nézetétől a védvámhoz, minthogy ezen művében először indult ki abból, hogy azon rendszernek kell a helyesnek lenni, mely a legjobb helyzetet biztosítja a munkásnak.

A secessionalis háború befejeztét követő évtizedben Carey nagy számú említésre méltó röpiratot tett közzé a tanyák (farm), a vasipar a Currency kérdéseiről, a pénzforgalom és védvám-rendszerről. »*On the rate of interest*« (kamatláb). »*Capital and labour*« (tőke és munka)

Már korábban is tetemes számú alkalmi iratokat bocsátott közzé Carey, melyek »*Miscellaneous Works*« cím alatt egyesítve jutottak a könyvkereskedésbe.

ingó vagy ingatlan és a forgalomban oly érvénynyel bir, mely az ár által jut kifejezésre. Ezen értékmeghatározás szerint természeti erők és természeti anyagok magukban véve nem birhattak megfizethető értékkel. Mint az értékfogalom eredetegyánánt megállapított az, hogy a népesedés és a társulási erő növekedésével az ember mindinkább urává válik a természetnek és számtalan tárgy birtokába jut, a melyekkel az érték fogalmát összeköti. Az ember az által tulajdonít értéket a tárgyaknak, hogy megbecsüli azon ellenállást, melyet le kell győznie, mielőtt valamely kívánt tárgy birtokába jut.

Ezen ellenállás kevesbedik, ha növekszik az ember azon hatalma, melynél fogva a természet nélkülözhetetlen szolgáltatáival rendelkezhetik. Így magyarázható meg, hogy minden előre haladó köztársaságban a munka értéke (a szükségletek után

---

Ezen munkákhoz sorolhatók a régibb közlemények: »The slave trade« (Philadelphia 1853) és a »Letters on international copy right« (New-York 1853). Mindössze körülbelül 15 kötet képezi Carey 40 éves írói tevékenységének eredményét.

A most említett »Miscellaneous Works« a következő munkákból állanak: »The Harmony of interest, agricultural manufacturing and commercial« (Philadelphia 1865). »Letters to the President on foreign and domestic policy of the Union, and its effects as exhibited in the conditions of the people and the state 1858«. »Financial crises: their causes and effects« (Philadelphia 1864). »The french and the american tariffs compared« [ez leveleknek sorozata Michel Chevalier-hez] (Philadelphia 1861). »The Currency-Question« (1865). »The way to outdo England without fighting her« Shuyler Colfaxhoz írt levelek papir-, vas-, farm-vasut- és Currency kérdésről (1865). »The resources of the Union« (1865 december). »The public debt, local and national« (Wels Dávidhoz címzett levelek 1866). »Contraction or expansion, repudiation or resumption?« (M. Cullochhoz írt levelek) 1866. »The national bank amendment bill«. »Proslavery, antislavery« 1865. Money (1860). »Shall we have peace?« »Peace financial and peace political« (1869). »Resumption! How it may profitably be brought about« (1869) »Wealth: of what does it consist?« (1870). »Our future« (1869). »A memoir to Stephen Colwell« (1871). »The international copy right question« (1872). »Of the rate of interest« (1873), »Capital and labour« (1873).

számítva) folytonosan növekszik, és az életszükségletek értéke (a munka után számítva) apad. A mint az életszükségletek értéke csökken, az ember értékben nyer ezen életszükségletekhez képest, és pedig azon uralomnál fogva, melyet magának a természeti erők felett kivivott. Első eszközeinek értéke minden lépéssel csökken az ujratermelési költségek kevesbitése miatt. Ha több gyarmatosnak sikerült egy egyszerű fejszét tüzkőből elkészíteni, a házak, csónakok vagy tüzelő anyagok értékében azonnal csökkenés áll be, melyek előbb költséges termékek valának; mert most kevesebb munkával lehet azokat előállítani. Bizonyos más szükségletek, például a halak vagy házi nyulak értéke ellenben ezen javítás folytán változatlanul marad. Ha már most valamelyik gyarmatosnak módjában áll halakat elárusítani, míg a másik tüzelőfával bővelkedik, akkor az utóbbinak most többet kell adni mint azelőtt, mert most képes a fejsze segítségével ugyanazon mennyiségű fát csekélyebb munkával előállítani. Az előállítási költségek tehát már nem képezik többé az érték zsinórmértékét, mivel az előállítási költségek a munkaeszközök tökélesbitésével leszálltak. Ha pedig azt akarjuk, hogy a munkamennyiség az értéknek zsinórmértékéül szolgáljon, szükséges, hogy a fenálló hatalmak a természeti erők legyőzésére egyenlők legyenek. Azon arányban, a mint az izmok ereje és az állatokkal közösen birt sajátosságos emberi tulajdonságok a szellemi erő által helyettesítettnek, növekszik a munka értéke s ugyanazon arányban apad az összes életszükségleteknek az értéke. Carey e szerint kimutatja, hogy az érték nem egyéb, mint az ellenállás mértéke, melyet a céljainkhoz megkívántató életszükségletek elérése közben le kell győzni, vagyis a természet túlhatalmának mértéke az ember felett.

Az ember nagy célja e világon az, hogy a természet feletti uralmat elérje s a természetet arra kényszerítse, miszerint munkáját elvégezze; minden ily irányú lépéssel kevésbé fáradságos lesz a munka, míg a jutalom növekedni fog. Minden lépéssel kevésbé lesznek értékesekké a mult gyüledékei és mindinkább veszítenek a munka feletti hatalmukból. Minden lépéssel növekszik a társulási erő az egyéni ember képességei fejlődésének és az erőnek folytonos gyarapodása mellett további előhaladásra; és míg így a tevékenység összevetése az embert azon helyzetbe hozza,



hogy legyőzheti a természet ellenállását, minden lassanként elért diadalt a fokozatos könnyedség követi a további combinációkban, melyek megint újabb és nagyobb diadalokat eredményeznek. Ennek bebizonyítására, jegyzi meg Carey, elégséges egy pillantás arra, hogy melyek azok a tárgyak, a melyekkel az ember az érték képzeletét összeköti. Azt találjuk ugyanis, hogy például a levegő, ámbár nélküle nem tudunk megélni, nem tartozik ezen tárgyak közé. Ha az ember nappal olvas, a világosságnak nem tulajdonít értéket, ép oly kevésbé a melegségnek, míg nyár van stb. Ha azon kérdés merül fel, hogy mekkora azon érték, melyet az ember minden tárgynak tulajdonít, azt lehet találni, hogy ezen érték az újra-termelés ára (reproductio) szorítkozik, és hogy minél több idő folyt le a tárgyak elkészítése óta, annál inkább szükséges, hogy értékek az előállítási ár alá süllyedt legyen. Az újra-termelés ára azon határ, melyen túl az érték nem lehet.

Ezen formulázás új értéktörvényt tartalmaz, mely szerint a nemzetgazdaság történeti haladása, az emelkedő civilisatio és a cultura, az értékek általános csökkenését feltételezik, t. i. az egyenlő előállítási mennyiségre fordítandó munka csökkenését hozván magukkal.

Hogy Carey szerint a munkás embernek is előnye van ezen csökkenésből, hogy a munkás jutaléka a terményen nemcsak absolute, hanem relative is (összehasonlítva a tőke jutalékával) emelkedik, azt más helyen bővebben fogjuk érinteni.

## II.

Az összes munka-eredmények megosztásának törvényét Carey körülbelől következőleg magyarázza meg: A tőke nem egyéb, mint a multban végzett szellemi és testi munka halmazának eredménye, s egyszersmind azon eszköz, melynek segélyével az ember a természeti erők feletti uralmat megszerzi.

Azon tehetség gyarapodásának, melynél fogva az ember a tisztán testi erő helyébe szellemi tenni képes, tendenciája az emberek közt fennálló különbségek kiegyenlítése. A természet felett gyakorolt emberi hatalomnak minden gyarapodása csak

előkészítése egy nagyobb haladásnak, minthogy itt is, mint mindenütt, az első lépés a legköltségesebb s legkevésbé productív.

Mindenütt azt látjuk, hogy az emberek a gyengébb termelési eszközöket elhagyva, hatalmasakra térnek át, s minél nagyobb a képességük szolgálatok teljesítésére, annál nagyobb a legyőzendő ellenállás. Ha a szellem elnyeri az anyag feletti uralmat, akkor a nagy természeti erők az emberben összpontosulnak, ki azután az előbbi eszközöket elveti, s azok egyes példányait már csak elődei inferioritásának bizonyítékaiul tartja fenn.

Az ember az őt környező anyagok hasznosságának minden növekvését magának tulajdonítja. Minél nagyobb ezen hasznosság, annál magasabb saját értéke s annál csekélyebb a dolgoké, melyeket szükségel. Az újra termelés (reproductio) költségei folytonosan csökkennek, míg maga az ujratermelés ép oly folytonosan emelkedik, mert a létező tőkének minden értékesökkenése növeli az ember értékét. E mellett a keresetből a munkásnak jutó rész is növekszik, s minthogy maga a kereset is tetemesen nő, így a munkásnak jutó részletnek gyarapodása igen nagy.

A tőketulajdonosnak jutó rész aránylag csökkent, de minthogy a hozadék jóval emelkedett, ezen rész csökkenésének daczára az általános összeg tetemes növekvése lesz az eredmény, úgy hogy a beállott haladás úgy a tőketulajdonosnak, mint a munkásnak egyiránt hasznára válik. Ez azon törvény, mely a munka jövedelmének megoszlását szabályozza. Ezen törvény tekintetében Carey nagyon tiszta és világos példát említ.

Azt mondja, hogy bármi keveset lehetett is végezni kőfejszével, tulajdonosára nézve annak értéke mégis meg lehetőségen nagy volt, s az, kinek kölesön adta, sokat fizethetett használatáért s még a mellett maga is nyerhetett; habár keresetének  $\frac{3}{4}$  részét a kölesönadónak fizeti is, minthogy a kőfejszével egy nap alatt több fát vághat mint a nélkül, s egy hónap alatt bérét tetemesen nagyobbodva találja, habár a tőketulajdonosnak járó rész szintén igen nagy. A bronz fejszénél, mely az előbbinél sokkal hasznosabb, tulajdonosa, ha azt használatra kölesön kérik, meggondolandja, hogy nemcsak a munkának jövedelmezősége növekedett, hanem egyszersmind a fejszének előállítására szükséges munkamennyiség is tetemesen csökkent.

A sokkal hasznosabb eszköz jövedelmének csak  $\frac{2}{3}$ -át fogja kölcsön-illeték fejében követelni. A végleges megoszlás azután körülbelől következőleg áll: ha egy kőfejszének összes hozadéka 4 frtot tesz, a munkásnak járó rész 1 frt, a tőketulajdonos része 3 frt; a bronz fejsze 8 frtnyi összhozadékból a munkásnak jutaléka  $2\frac{2}{3}$  frt, a tőketulajdonosé  $5\frac{1}{3}$  frt lesz; a munkabér tehát kétszeresénél magasabbra emelkedett, 1 frtről  $2\frac{2}{3}$  frtra, s a nagyobb mennyiségnek magasabb részét képezi; ellenben a tőketulajdonosnak része az előbbinek kétszeresét nem érte el, 3 frtről  $5\frac{1}{3}$  frtra emelkedett, úgy hogy a tőkepénzesnek a nagyobbodott mennyiségből csekélyebb rész jut. A munkásnak helyzete, mely azelőtt úgy állott mint 1 : 3, most úgy áll mint 1 : 2, s annak lehetősége, hogy ő maga tőketulajdonossá legyen, tetemesen növekedett.

A vasfejsze feltalálásával az újra termelés költségei ismét csökkenni, míg a munka a tőkéhez való viszonyában ismét emelkedik. Habár az új fejszével két annyi is vágható, mint az előbbivel, tulajdonosa mégis kénytelen a keresetnek mintegy felével mint bérrel beérni. Az új megoszlás következő lesz: A vasfejszének összes hozadéka 16 frt, a munkásnak jutaléka 8 frt, a tőketulajdonosé 8 frt. Az aczélfjsze feltalálása folytán az újratermelési költségek további csökkenése mellett a kereset ismét megkétszereződött, s a tőketulajdonosnak most még csekélyebb hányaddal kell beérnie, úgy hogy a megoszlás következő lesz: Összhozadék 32 frt; a munkás jutaléka  $19\frac{1}{5}$  frt, a tőketulajdonosé  $12\frac{4}{5}$  frt. A munkásnak jutaléka e szerint tetemesen emelkedett, s minthogy a hozadék is meglehetősen növekedett, a mennyiségnek gyarapodása igen nagy. A tőke-tulajdonosnak jutaléka aránylag csökkent ugyan, ezen csökkenést azonban a mennyiségnek tetemes nagyobbodása kísérte, mert a hozadék nagyon magasra emelkedett; tehát mindkét félnek a beállott haladásból haszna volt.

Ezen körülményekből Carey helyesen következteti, hogy bármily feltűnők legyenek is a különbségek az emberek közt, mégis egy oly rendszer követése, melynek célja a társulási erőt, az egyéniségnek kifejlését legmagasabb fokra emelni, elégséges a társadalmi

helyzet általános egyenlősége útjának egyengetésére.

Minthogy nem a termelési költségek, hanem az újratermelési költségek szabják meg az értéket, ezen újratermelési költségek pedig az emberi erők jobb egyesülése folytán csökkennek, az értékek csökkenése természetszerű folyamánya a nemzetgazdaság haladásának; az emelkedő cultura magával hozza a hasonló termelési összetre felhasználandó munkának csökkenését. Carey szerint ezen előnynek egy része szintén a munkást illeti; a mennyiben a termelésből neki járó jutalék nemcsak általánosan, hanem viszonylagosan is, a tőkének jutalékával szemben növekszik; a tőketulajdonosnak csak azon növekvés marad fenn, mely onnan származik, hogy a termelésből őt megillető folytonosan apadó jutalékot annyira növekvő tömeg igényli, hogy neki még mindig, habár nem relativ, de abszolút többlete marad. Ebben találta Carey a tőke és munka, valamint a nemzetgazdaság összes hivatási ágazatai közt fennálló érdekösszhangzatot. A munkát megillető nagyobb jutalék nemcsak onnan származik, hogy az eredményesebb eszközökkel dolgozik, hanem onnan is, hogy mindinkább több és olcsóbb szerszámok és készülékek birtokába jut, s megszűnt önmagában érvényesnek lenni.

Ezen segédszereknek foglalatát Carey egyenesen tőkének nevezi, tehát a tőkének decentralisatiója, vagy a tőkék általánosított birtoka azon eredmény, melyet végső sorban a gazdasági egyenlőség és politikai szabadság van hivatva megvalósítani.

Sajnos, hogy Carey nem gondolt arra, hogy az érdekek összhangzata egy magasabb társadalmi tudomány értelmében gyakorlatilag csak úgy valósítható meg, ha a tőkét a tőke-monopolistáktól elválasztjuk, mert a jelen tőketulajdonosok s a fent említett Carey-féle értelemben vett tőke lényegesen különböznek egymástól, s a tőkéknek általánosított birtoka csak akkor volna nem túlságosan távol időben megvalósítható, ha a társulás ezen humanitarius és társadalmi feladatot felkapná, és ezen elválasztást öntudatosan keresztülvinni iparkodnék. E helyett Carey a földművelés-, ipar-, kereskedelem- és bér munka közt a vám védelem útján való szorosabb társulását jelölte ki az

érdekösszhangzat létesítésének eszközéül. Ez által ezen törvény politikai előfeltételhez kapcsoltatott.

Carey az által, hogy a védvámnak kétértelmű eszközét tette azon elméletnek következetes továbbfejlesztése helyébe, mely elmélet a szabad társadalom csoportosulásának új módjára utalt, értéktörvényének eredményeit is csökkentette, mely egymaga nyilván elégtelennek bizonyult az összhangzatra irányuló törekvés megvalósítására.

A helyett, hogy mellőzte volna a termelési törvények azon akadályait, melyeket Carey ilyenekül feltüntetett (mindennemű háború, rablás, erőszakoskodás), a gazdasági fejlődés útján, melynek negatív előfeltétele az általános szabadság, visszament azon elméletre, mely a vámvédelem alapján való szorosabb társulást állítja fel pozitív előfeltételül.

### III.

Azon törvényt, mely szerint a talajnak elfoglalása végbe megy, s melynek értelmében egyenes ellentétben a Ricardo-féle elmélettel, a földmívelés kivétel nélkül a szegényebb talajon kezdődött s csak később tért át a gazdagabbra, miután a népesség szaporodott és a jólét növekedett, ezen törvényt Carey a földmívelés alá vétele történetének összeállításában közben találta. Smith Ádám azon feltevésből indult ki, hogy a földmívelés mindig a legdúsabb talajon kezdődik; ezen eszmét Malthus is elfogadta s természetszerűleg oly népesedési törvényre jutott, mely szerint rendszeren nagy tömege az embereknek tönkre menne szükségből. Ricardo még meg bővítette a Smith-féle rendszert, midőn járadék-theóriájában azt fejtegette, hogy ugyanazon mérvben, melyben a silányabb talaj mívelése szükségessé, s a munka mindinkább terméketlenebbé válik, a terményekből, a földtulajdonost illető jutalék is emelkedik s a munkásnak mindig kevesebb marad, úgy hogy a munkás minden órában inkább abszolút szolgává lesz. Ezen gondolatot Angliában tühegyre állították; minden elszegényedést (pauperismus) úgy tekintettek, mint a rossz talaj megmunkálása szükségességének következményét, s végre annyira mentek, hogy azt hitték, ha a talajt általában elvonnák a 'megmunkálástól, a létező bajok és visszasságok orvosoltatnának. Még midőn ezen járadék-elmélet

hamisságát felismerték, még akkor is fenntartották azon feltevést, hogy a mezőgazdasági munka hozadéka folytonosan csökken, minél inkább szaporodik a népesség és a gazdagság. Carey kimutatta, hogy a talajnak művelése minden időben és országban szükségkép a szegényebb talajnál kezdődött s a népesség szaporodásával, a gazdagság emelkedésével és a civilisatio terjedésével folytonosan a jobb talaj felé haladt, mi mellett az élelmi szerek és földtermények szerezhetésének könnyűsége is folytonosan növekedett. Kimutatta, hogy a dolgoknak ilykép való befolyása összhangzatban áll azon törvénnyel, mely szerint minden újonnan elfoglalt területen a szétszórt lakók kénytelenek kevésbé hatályos eszközökkel kezdeni s lassanként a jobbakra térni át. Azon terjedelmes leírásból, melyben Carey a földnek elfoglalását fejtegeti, mellőzhető mindaz, a mit az amerikai letelepedésről mond, habár talán épen ez tartalmazza megdöntetlen bizonyítékát állításai valóságának. Itt csak azon tanok egy részének előadására szorítkozunk, melyeket a talajnak Európában történt elfoglalásáról említ. Azt mondja: Ha az ember a tengeren át vitorlázik s Angliának déli részén száll partra, oly országba jut, hol a folyóknak folyása rövid, a völgyek nem számosak, s mely tehát korai letelepedésre alkalmas volt.

Ott találta Caesar a szigetlakóknak azon egyetlen törzsét, mely a földművelés művészetében némi haladást mutatott, míg a többi, az ország belsejében lakó törzs, vadászat zsákmányai-val s nyájaik tejével táplálkozott. Cornevallis kopár tartományában ismeretlen korú nagy culturának jeleit látja; s annak egyik, most ritkán látogatott részében találhatók Tintagel romjai, azon váréi, melyben Arthur király udvarát tartotta. A korábbi culturának nyomait elhagyott várak körül vagy az ország azon vidékein találja, hol emberek, kik sem írni, sem olvasni nem tudnak, még mai nap is agyagkunyhókban laknak s hetenkint 6 vagy 8 shilling munkabért kapnak. A normann királyi vár Winchesterben áll, s onnan a Themse völgyében, míg a déli Lancashiret hullámozó gabonamezőivel azon földnek tartja, melynek posványai a hódítónak seregét, midőn az zsákmányoló hadjáratából északról visszatért, majdnem elnyelték, és mely földnek állapota még I. Jakab korában is Camden történetírót rettegésbe ejtette. Ha azt kérdi, hogy mely föld-

területek kerültek legutóbb mívelés alá, akkor a lincolni és cambridgeshirei ingoványokra fogják utalni, melyeknek most egész Angliában a legjobb termésük van, de melyek értéktelenek voltak, míg a gőzgép nem jött a fölmívelő fáradozásainak segítségére.

Hogy Skóciában feltalálhassa az első földmívelés nyomait, kénytelen felkeresni a távoleső vidékeket, melyeken most csak néhány szarvasmarha legel; a legutóbb megmívelt földet a Lothiansban vagy a Tweed partján találja, hol még kevéssel azelőtt barbárok tanyáztak, kiknek legnagyobb örömük az Angliában tett fosztogatásokban telt. A Mária és Erzsébet korabeli erdők és posványok helyén most Skóciának legszebb tanyái állanak. A legszegényebb nép a nyugoti vagy az Orkney szigeteken van, melyeket hajdan a norvégiai király oly becseseknek tartott, hogy sokkal nagyobb összegért fogadta el zálogul, mint a mennyit ma valaki az egész sziget birtokáért fizetne.

Franciaországban Cäsar idejében a leghatalmasabb törzseket az Alpesek oldalán, s a forgalom központjait Bibracte, Vienna és Noviodunum gazdag városaiban találjuk, míg a mai nap oly termékeny Gallia és Belgica csak egy nevezetesebb helyet képes felmutatni, és pedig Somme a folyó gázlójánál, hol ma Amiens fekszik. Magukban az Alpesekben a helvéteknek egy tuczat városuk s közel 400 falujuk volt. Ha felkeressük Fülöp Ágoston korának városait, Châlons-t, St.-Quentin-t, Soissons-t, Rheims-t, Troyes-t, Nancy-t, Orléans-t, Bourge-t, Dijon-t, Vienne-t, Nismes-t, Toulouse-t, és Cahors-t, (mely utóbbi hajdan a francia bankoperációk központja volt), mindezeket a folyamok forrásaihoz nagyon közel, vagy pedig a magasabb vízválasztókon találjuk.

A hatalomnak központjait későbbi korszakban a zord Bretagneban látjuk, hol még ma is sok a farkas; Dijonban, az Alpesek tövén; az Auvergneben, mely még újabb időben is mint a büntetéseknél rejtett és biztos menedékhelye gyanánt volt ismeretes. Limousinben, mely az egyháznak annyi pápát adott, hogy az odavaló születésű bibornokok a conclaveben uralkodtak; vagy a Cevennek lejtőin, hol irodalom és művészet már virágzott, midőn a kövér talaj, melynek nagy területeiről még most sincs a víz lecsapolva, még teljesen pusztán hevert.

Belgiumban a szegény Luxenburgot és Limburgot már a legrégibb időben mivelve találjuk, míg a termékeny Flandria egészen a XVII. századig áthatatlan pusztá maradt. Még a XIII. században fedte a soignies-i erdő azon vidéket, hol most Brüsszel fekszik, és a termékeny Brabant majdnem egészen miveletlen volt, míg a mai napság nagyobb részben elhagyott antwerpeni lampine-n Gheel és Heerenthal régi városok és Westerloo várkastély, a legrégiebbek egyike Belgiumban, fekszenek, melynek árkaiban a látogatók még ma is hadi szereket találnak a rómaiak idejéből. Cäsar korában Mästricht csak mint átkelő a Maas-on volt ismeretes, valamint Broeksel a későbbi időszakból és a mostani Brüsszel mint gázlója a Senne folyónak.

Hollandiában a nyomorúságos nép homokszigeteken főképen halakból élt és oly inségesen, hogy még a római adóterhet is elkerülte. Lassanként emelkedett a népesség, a jólét. Tartományai közül a legjelentékenyebb a keskeny és pusztá Hauptland (főföld) volt, melytől az egész terület kapta a nevét. Minthogy a hollandiaiak földmívelésből nem élhettek meg, az ipar és a kereskedéshez fogtak; de a jólét és a népesség szaporodásával ritkítottak az erdők, kiszárítottak a mocsárok és azután Európa leggazdagabb népévé lenni látjuk őket.

Tovább észak felé egy népre találunk, melynek elődei a Don vidékéről Észak-Németország síkságain át vonultak és Skandinávia kopár hegyein telepedtek le, mint azon a földön, mely akkori helyzetöknek legjobban megfelelt.

Ezen országban mindenütt magasan fekvő és szegény helyen korábbi míveltség nyomaira akadunk, mely azóta régen elhagyatott; s ez oly nagy mértékben történt, hogy erre állapítatik azon nézet, mely szerint ezen terület a nagy »északi méhkas« székhelye volt, mely déli Európát elpusztította legyen. Különb en ezen tények csak ismétlései azoknak, melyek Éjszak- és Dél-Amerikát, Angliát, Skócziát, Franciaországot és Belgiumot illetőleg felhoznak, és melyekkel ujlag Oroszországban találkozunk, hol egy angol utazó tudósítása szerint a legszegényebb földet a földmívelésre kiválasztva, míg a legkövérebbet, legközelebbi szomszédságában megvetve látjuk.

Németország azon térségeken, melyek a Duna és mellékfolyói partjain fekszenek, ezen folyók forrásai mellett számos



népséget mutat fel, mely fogy, ha a nagy folyamat lefelé követjük, míg végre a legkövérebb földeket egészen műveletlenül találjuk. A magyar nép bölesője »a Puszta«, mint messze hullámozó homoksíkság tűnik fel szemünk előtt, míg a Tiszántúl gazdag földének nagy tömege ember nélkül van.

Olaszországban számos népség az Alpeseiken túli Gallianak felföldjén lakott, mikor még Venetia gazdag telkei pusztán heverték. Az Apenninek lejtőitől dél felé egy lassanként szaporodó népséget találunk és oly városokat, melyeknek régiségéből majdnem azok fekvésére lehet következtetni.

A samnitai dombok beépítve, Etruria mivelve, Vegi és Alba felépítve voltak, mielőtt még Romulus a Tiberis partjain kalandjait gyűjtötte.

#### IV.

Teljes kimutatását azon összefüggésnek, mely az anyag elronthatatlanságának törvénye és a népesezési törvény között fenforog, Carey barátja Mr. Peshine Smith részint »Politikai gazdaságá«-ban, részint más közleményekben előadta és bebizonyította, hogy az, mit termelésnek és fogyasztásnak nevezünk, csupán az anyag átalakulása. Az anyag minden átmeneténél az egyik állapotból a másikba erő fejtetik ki, vagy, a mint mondani szokás, fogyasztatik. Peshine Smith azt mondja: Csak akkor, midőn valami használati tárgyat c z élnak tekintünk, összegezzük annak termelésére szükséges erőket és mérjük ezeket értékök szerint. Ha azonban ezen tárgyat e s z k ö z nek tekintjük, akkor összegezzük azon erőket, melyek fogyasztása által létesülnek — a szabatosabb kifejezés az volna: felszabadulnak — és mérlegeljük ezeket hasznosságuk szerint. Egy termelvény fogyasztása tehát nem egyéb, mint átmenet a tehetetlenség állapotából a tevékenység állapotába, és csak ezen átmenet által és ennek bevallása pillanatában lesz egy tényező mintegy a termés tüzszerévé és hasznossága, mely ugyan rejtve és csak hatás képes volt, nyílttá és hatékony nyá lesz. Valamely használati tárgy termelése és annak fogyasztása között a tétlenség hosszabb, vagy rövidebb időköze fekszik; hasonlít szervetlen testhez, mely szervezetben foglalva ezt megtámadja. A tér, mely átmérendő és az idő,

mely eltelik, mielőtt az elfogyasztatik és ez által hasznosságot hoz létre, mielőtt eszközzé és erővé válik, csak a termelvény értékének együttthatói, melyek ugyanazon arányban semlegesítik azon közös lény erejét, a melyben ama tényező megbénult. A gazdagság nagyobbodása tehát a keringés (*circulatio*) gyorsaságától, nem pedig azon gyorsaságtól függ, melylyel a termelvények térben szállíttatnak, sem csupán a birtokváltozás gyakoriságától, létrehozva a valóságos fogyasztásnak a termelésre való közvetlen egymásra következése által. Ez magába zárja a népesedés, a sokszorosítás, a műipar növekedését, a termelők és fogyasztók kölcsönös egyesülését. A társadalmi tendenciák ezen irány felé törekednek, de ezek elősegíttethetnek, visszatartóztathatnak vagy ellentétökben átváltoztathatnak a szerint, a mint a közös lény intézkedéseit ezen tendenciákkal való közreműködéshez alkalmazza, vagy megengedi, hogy más közös lények mesterséges szinlelése által azoknak útját állják.

A tudomány haszna ebben áll: az embernek egy meghatározott célra irányzott tervszerű működést engedni meg. Ily módon talált Peshine Smith a physikai és társadalmi törvények között szoros vonatkozást, így czáfolta meg a Malthus-féle népesedési elméletet kimutatván, hogy a népesség csak akkor szaporodik jobban, mint az élelmezési cikkek, ha a növény- és állatvilág terménycikkek törvényei, a mint ezeket a természet előírja, megsértetnek. Megengedi, hogy a természet úgynevezett külön kimerülések példáit nyújtja ugyan, és az aratások változatosságának szükségességét tanítja, de hangsúlyozza, hogy a természet seholsem mutat fel oly rendszert, mely tartós és folytonos kimerüléshez vezetne, nem nyújt oly példákat, melyek azt a politikát bátoríthatnák fel, mely az egyik országot gabonaraktárrá, a másikat pedig műhelylyé akarja tenni; hogy nem fekszik a természet tervében, miszerint valamely nemzet földmivelőinek kiviteli érdekek legyen, sőt kieroszakolja az egyensúly helyreállítását, mely törvényei iránt való engedelmetlenség által megzavartatott. Egy állam, mely nagy mértékben viszi ki tárgyait, melyekre a természetnek kenyér, anyagok és élelmi szerek képzéséhez szüksége van, kénytelen előbb-utóbb kenyér- és hús fogyasztóinak is egy részét kivinni. Ha az ember mindenben csak a természetnek kimutatott törvényeihez akar alkalmazkodni, az esetben lehetetlen a népesség

növekedése számára határt gondolni, mert a föld a növény és állat életének fentartására odakölesönzött tápláló anyagot ismét visszakapja, vissza ama gazdag kamatokkal, melyeket a légkörnek szolgáltatott, az anyag állományába átment s az anyag életerejének megszűnésével a föld kebelébe vizatérő alkatelemekből nyer.

## V.

Miután Carey értéktörvényét és minden munkatermelvény elosztásának törvényét megalkotta és a Ricardo-féle elmélet tarthatatlanságát belátta volt, »*The past, the present and the future* (Philadelphia 1878)«\*) czimű művében egy törvényt hirdetett, mely minden igazi és tartós érdek összhangzását tanítja, és a Malthus-féle egyenetlenség gondolatával ellentétben áll. Az embert és az ingatlanokat illetően a Ricardo-féle elmélettel ellentétben e műben kiemeltetik, hogy ezen elmélet a csillagászat Ptolemaeus-féle nézetének sorában fog részesülni, t. i. mint téves ismertetik el. Carey vizsgálja az ember és az ingatlan közti viszonyt és oktatásul, melyet a mult a jelennek ad, a következőket találja: A mult a jelen földtulajdonosának azt mondja: Tanulmányozd a gazdaságot, szenteld szellemedet az anyagi kincsek igazgatásának, melyek kezédbe letéve vannak; engedd meg, hogy a jólét szaporodjék és jövedelmed emelkedni fog, míg te boldog és jólétnek örvendő emberektől körül léssz véve; hatalomban veszteni, de szerencsében nyerni fogsz. A munkásnak azt mondja: Takarékoskodjál időddel és munkáddal, javítsd szellemedet, iparkodjál a jólétben növekedést hozni létre és munkád inkább productio lesz, míg a termelvény feletti hatalmad gyarapodni fog, folytonos javulást fogsz tapasztalni erkölcsi, szellemi és politikai állapotban. Minden embernek azon oktatást adja: Tiszteljétek a szomszéd jogait, a mint ti kívánjatok, hogy ő a tieiteket tisztelje. Mindnyájának mondja: Én, a mult, nem tartottam tiszteletben mások jogait és ennek következtében sokat szenvedtem. Legyen ez intő példátok.

Azután kutatja Carey az emberek és az élelmi szerek közti viszonyt, a jólétet, a gazdagság és földbirtok közti arányt,

---

\*) Ezen műből van véve a fenti idézet is, a föld elfoglalásáról.

az ember belbecsét, a családot és mindenütt ugyanazon tant találja: Háborúval és erre való készenlétellel árszabások és szegénység, elszéledés jönnek a föld kevésbé jó termő talajára. Az emberek központosítása azon czélból, hogy az élelmi anyagokat lehetőleg ott fogyasszák, hol azok termeltetnek, kívánatos, de olyan összpontosítás, melynek kíséretében szegénység és háború járnak, és melyet ismét az emberek elszéledése követ, elkerülendő; csak az előbbi járul hozzá kiváltképen az érték, a tulajdon és a munka felosztásához. Csak a népesség és a jólét növekedésével lehet a gyarmatosítás szükségessége felett dönteni. Az ember közel- vagy távol-, magasan- vagy mélyenfekvő területeket fog munkába venni, a szerint a mint az egyiket, vagy másikat helyzetének javítására szükségesnek tartja; a jólét az embernek az ingatlanok feletti hatalmának minden haladásával iparkodik nagyobb rohamossággal növekedni; minden ily lépés közelebb viszi az embert azon állapothoz, a melyben jobb földet kevesebb munkával képes legyőzni; minden ily lépéssel inkább hatalmas lényynyé lesz és kevésbé válhatik a kényszerűség áldozatává. A mi pedig ez épület betetőzése, a mi e szép műkoronája — az a civilizatio; ezzel járkaröltve a leggazdagabb föld művelése s ezzel áll kapcsolatban az összpontosítás, a nagy bér, a föld termőképességének növekedése, fokozott jövedelem, szóval a jólét.

Ezt mondja a mult a jelenhez.

A mi már most a jövőt illeti, ugy Carey Amerikának az angol kereskedelmi politika elleni ellentállásától és ezen példa Európában való követésétől a legtöbb bajok orvoslását várja. Minden haladással azon irányban, hogy a fogyasztó a termelőhöz közelebbre hozatik, költséges küldetések fentartásának és drága ügyleti kötéseknek szükségessége elesnék, és a politikai alkuszok elveszitenék a nyeresény és a kitüntetések reményét, az ugynevezett nagy emberek csekélyebbekké, míg a kisebbek, ha üzletökről gondoskodnak, nagyobbakká lennének. Az emberek kevésbé szélednének el, a gyarmatosítás természet-szerűbben történnék és a gyarmatosoknak védelmökhöz erődökre és katonaságra szükségök nem volna; mert egyesülésekben erősek volnának. Az élelmi szerek kivitele fogyna, és csak posztó, vas, fonal és más gyártmányok maradnának a kivitelre; viszont a

bevitel csak azon tárgyakra szorítkoznék, melyek nem egyeznek meg az égaljial és azon finomabb czikkekre, melyektől kisebb adózások szedethetnek és melyek fogyasztása az ismeretek s az izlés fokozása által emeltetnék.

Mindezen tanok, valamint Peshine Smith által kimutatott azon összefüggés, mely az anyag örökkévalóságának törvénye és a népesedés törvénye között fennáll, végre a természeti tényeknek Carey által szüntelenül alkalmazott felhasználása a társadalmi tünemények megvilágítására, nemkülönbben abban való bizodalma, hogy mélyebb kutatás őt azon tény kifejtésére fogja vezetni, hogy a szervetlen anyag és az ember számára a törvények csak egy rendszere lehetséges; mindezek arravitték őt, hogy: »A törvény egysége, kimutatva a természeti-, társadalmi-, szellemi- és erkölcsi tudományok vonatkozásaiban« című művében kutatásai számára a bezáró formulát feltalálhatta.

## VI.

»A törvény egysége« című mű Careytől Dr. Dühring Jenő, a német nemzetgazda és kritikusként van ajánlva. Ajánlatában Carey barátját Dühringet »List Frigyes méltó utódjának« nevezi azon nagy vállalatban, melynek célja »a német népnek bebizonyítani, hogy szilárdság befelé és függetlenség kifelé, nyilvános béke, az egyesek jólétével mindig karöltve járnak.« »A törvény egységé«-nek lényeges rövid ismeretét már a fentebbiekben adtuk. A *correlatio* (kölesönös vonatkozás) és az erő fentartásának törvénye, mint azon törvény, mely a lét minden szabályait átkarolja, az emberre is lett alkalmazva, és erre vonatkozólag fontolóra vétetett, hogy az emberi hatalom, legyen ez természeti, szellemi vagy erkölcsi, szükségképen onnan származik, hogy erői, melyek az ember szolgálatára rendelvek, eleitől fogva léteztek, és hogy minden erőnyilvánulás egy előbb létező hason nagyságú erőből származik. Csak így lenne megmagyarázható, hogy az emberi hatalom sokasága az emberek számának csekély növekedése daczára az utolsó két évezredben oly nagyon szaporodott, hogy egyes egyének most oly munkát teljesítenek, mely-

hez azelőtt több száz kívántatott; hogy a gondolatesere az egész világon történik, mi egy évszázaddal előbb az egész emberi nem egyesült erőfeszítései által sem eszközölthetett volna.

Tekintsük, ugymond Carey, a legrégibb emberi lényt, a mint ezt a geologusok festék, és ezt csaknem egészen hatalom nélkülinek találjuk szemben azon csodálatos erővel, melynek közepébe állíttatott. Ha tovább követjük, tapasztaljuk, hogy lassanként a hatalmat eléri, ezen erőket teljesíteni; míg végre képes világosságot, meleget, gőzt és villamosságot munkái végzésére kényszeríteni, melyek azok hozzájárulása nélkül száz, ezer, hacsak nem millió ember egyesült erőfeszítését kívánták volna. Minden további haladással az ilyképen az embernek használhatóvá tett erő maga az ember részévé és töredékévé lesz. Különféle tehetségei ezen erő töredékeit absorbeálják és lassanként a hatalmas ember lép a nézőterre, elkészülve a megnyert erők vezetésére, a föld elrejtett erőinek fejlesztésére, ezeknek átváltoztatására, saját hasznára és szolgálatára. Minél inkább gyarapodik az emberek száma, annál képesebbekké lesznek az emberek egymással egyesülni és ezen fokozatok mindegyikén erősödik a további táplálás-felvételre való képességök. A combináló tehetség egyáltalában az egész természetben egyenes arányban áll az egyes részek egyénosításához; minél tökéletesebbek az utóbbiak, annál gyorsabb a keringés (circulatio) és annál nagyobb a kifejtett erő. Ép ugy van ez az emberrel. Minél jobban hozatnak össze a társadalmi pozitívák és negatívák, annál nagyobb a társulási erő, annál nagyobb az ember uralma a természeti erők felett, és annál tökéletesebb az önvezetés tehetsége. Ily módon a szellemi erő mindig több uralmat nyer az anyagi felett, a jelen munkái a mult halmozásai felett.

## VII.

Carey művének jelentősége a nemzetgazdaságtan terén fel fogásunk szerint különösen abban áll, hogy ő a multtal szakítván, a politikai gazdaság összefüggés nélküli formáit mellőzte és a tulajdonképeni tudomány felé haladt. Ő, ugy mint List, syntheticus; ő nemcsak a gazdaság alkatrészeit mutatja, hanem azok összefüggését is. Az előbb szokásban volt analityi-

kus kutatás egy olyan mélyen gondolkodó és költői képzelőtehetséggel bíró szellemet ki nem elégíthetett. A mint a legnagyobb természetbuvárok a Cosmos lényét a természet minden eseményeinek organicus taglalása által láthatóvá tenni iparkodnak, épugy akarta Carey a szellemi köteléket, mely minden gazdasági és társadalmi tüneményeket összekapcsol, kimutatni. Erre vonatkozó érdeme annál nagyobb, ha tekintetbe vesszük, hogy rendszerének felépítése nemcsak létező anyagból volt létesítendő, hanem hogy ő kénytelen volt alapját is újból megvetni, főképen értékelmélete és a föld mívelésének menetéről szóló törvényeivel. Ezen alapokra építve sok lényeges újabb másodrangú tételt találunk, mint ezen alpnézetek következményeit és mint ezen új eszmemenet különös alkatrészeit. Carey, ki ismételten Humboldt Sándorral hasonlított össze, nézetünk szerint a társadalmi tudományban egészen más, úgy szólna magasabb állásponton áll, mint Humboldt a természettudományban. Carey, nem mint Humboldt, létező gondolatok mindent átkaroló gyűjtője, hogy ezekből a törvény egységét előállítsa, hanem ő a társadalmi tudományban teremő szellem, ki eredeti alakító erejével a részben általa teremtettt anyagra még rendszere jellemegységének bélyegét is rásütötte. Carey nagy tévedése azonban a következőben áll: Helyesen ismerte fel a törvény egységét a természet és a társadalmi tudomány között; de nem tudott annak felismerésére elvergődni, hogy az érdekek összehangzása csak oly társadalmi állapotban valósítható meg, melyben a kizsákmányolás minden intézményei kiirtva vannak; az összhangzás létesítésére eszközül egyes népek szorosabb társulását akarja és a védvámot is úgy tünteti fel; sőt az érdekösszhangzást a védvám feltételéhez köti és elfelejti, hogy a gazdasági igazság, a gazdasági jog elvesztése csak egy közös lényben, hol a mozgás szabadsága biztosítva van, juthat érvényre. Jóllehet Carey a védelmet aránylag rövid időre és mindig mint eszközt kívánja, hogy így legrovidebb úton és leggyorsabban az általános szabad kereskedelemhez juthasson, mégis az egész mű kizárási rendszabályaival az osztályegoizmusnak egy szüleménye, tekintet nélkül a közjólétre, és azért ezen pontban hiányzik a belső logikai következtetés a felállított rendszer alapjából. Carey az értéktörvény felállítása és a föld mívelésének feltüntetése által a társadalmi tudomány-

nak és a nemzetgazdaságtannak felette nagy és gyökeres szolgálatot tett. Még nagyobb lesz ezen szolgálata az által, hogy a nemzetgazdaság alakulatainak belső összefüggését kimutatta. De az, hogy rendszerének fejlesztése további folyamában magát a pillanatnyi tapasztalati befolyásoktól, s különösen hazájában a tarifa változásaitól nem függetleníthette, már azon okból is végzettéljes hiba volt, minthogy statistikai adatok és mennyiségi megállapodások csak a legritkább esetekben vétetnek helyesen és pártatlan szempontból, tehát az alapigazságok megnyerésére csak megbizhatlan támpontot nyújtanak. Találó hasonlatot hoz fel Carey rendszerének alaphibáiról barátja Dühring. Annak megvilágítására, hogy a fejlemények practicus jellemvonása oka annak, hogy Carey egy methodikai fordulatról lemondott és hogy Carey igénye, közvetlenül a tünemények bonyolult baleseteiből a nemzetgazdaság természeti törvényeit kölcsönözni akarni, csak bizonyos korlátok közt bir jogosultsággal, azt mondja Dühring: »Hasonló módon, mint Kepler a körkörös (eliptikai) pályákat külsőleg constatólta, jelezheti az állapotok és események számos vonásait a nézetek inductiója is, és ezen értelemben valóban törvényeket találhat fel. Ellenben megtilt minden szigorú okoskodást az események belső logikája és az alakulatok részleges indító erői felett, ha csak az ember úgy, mint az észszerű mechanikában, az egyszerű elvi lényeket mint axiomákat ki nem választja, és azokkal levezető következtetésekben nem operál. Így p. o. a *laissez aller*, mint elméleti feltétel nemesak valami ártatlan, hanem újabb az egyedárusági tulajdonviszonyoktól eltekintő értelemben nélkülözhetlen eszköze is a helyes és teljesen következtetésképes levezetéseknek. Már most Carey, ki még első művében a megháborításokat, különösen azokat, melyek a nyers erőből származnak, a rendes eseményektől elválasztotta, későbbben a legkülönfélébb nézetek olyféle combinációját léptette be, hogy e mellett közvetlenségi módszerének egyoldalúságait félreismerni lehetetlen.

Ehhez járul még, hogy ő nagyobb gondot fordít a tökéletes jelleg feltételének kimutatására, mint arra, ezen feltételeket minden társadalmi élet általános törvényeként odaállítani. Ily módon a rendszer gyakran eszményi vonásokat kap, melyek



nem mint gyakorlati eszmék, hanem a valóság helyett semleges elméleti igazságokhoz hasonlóan érvényesülnek.

Ha azonban az ember a jellemzés ez oldalától eltekinteni és azon élettéljes indító erőket megragadni tudja, melyek által a felfogás észszerű része mozgásba hozatik: akkor az új felforgató nézetek feltűnő modern jellegét félre nem ismerheti, és egyszersmind beláthatja, hogy miképen volt lehetséges ezen indokokból kiindulva, egy rendszert teremteni, mely időszakot alkotó felfedezések és elméletek által, valamint élénk mozgékony-ság által a szemlélő előterjesztésben a maga nemében egyedül áll kitüntetve.

### VIII.

És most még csak egy pár szót a természettudomány megegyezéséről a társadalmi tudománnyal, tekintettel Carey-nek egységtörvényére. Épen azért, mert ezen összhangzat létezik, épen mert megvan az egység törvénye, a legújabb természetbuvárkodás szempontjából oda kell utalni, hogy a természetben is az érdekek harmoniája csak a létért való küzdelemből következik. Valamint azonban a természettudomány mai álláspontjánál még nincsen meghatározva, hogy mikor és mily módon fogja a mindnyájának küzdelme mindnyája ellen az általános harmoniát eredményezni, és valamint hogy nincsen törvény, mely a mindenkori kötelekeket a vetélytársak és ellenségek megtámadásainak védelmére a létért való küzdelemben szabályozná: épen így van az a társadalmi tudományban. Hogy életoltalom és védelem ily időleges kötelekeket előidéznek, azt nem lehet tagadni; de hogy nem lehet a társadalomnak egészben véve feladata, egyes csoportokat a kívülről megtámadók ellen ótalmazni, hanem hogy az önsegély a természetnek megfelelő eszköz ezen küzdelemben: azt tanítja épen a szerves természet példája, melynek követése az emberre nézve a leglogikusabb és legcélszerűbb út és mód volna.

Egy szóval, Carey a harmonia törvényét mint a természettörvények korlátlan tevékenységének általános eredményét fogta ugyanfel és azt találta, hogy a társulás egy oly feltétel, mely nélkül azon tehetségeket, melyeknek bírása az embert az állattól megkülönbözteti, fejleszteni nem lehet; s felismerte ugyan, hogy ezen társulás az egyéniség fejlődésétől

függ, hogy az egyéniség annál tökéletesebben fejlődik, minél nagyobb a foglalkozások különfélesége, mert ez által az ember ereje, melylyel a természeti erőket vezeti és az azok feletti uralkodás növekszik; s felismerte ugyan továbbá, hogy minél tökéletesebb ezen fejlődés, annál gyorsabb a társadalmi mozgalom és annál nagyobb a kifejtett erő, s hogy valamely közönség tagjainál is a harmoniához való irányzat egyéniségének fejlődésével és önoltalmával gyarapodik, de kikerülte figyelmét, hogy a tovább haladó műveltség, az emberi létért való küzdelmek tökélesbitő kiválasztásának végeredménye, az összes érdek és létérti küzdelmek productuma.

A mi felfogásunk szerint Carey, ha még egy fél emberi életkoron át az ujkori elméletek természettudományi buvárkodásaiba, a »Descendentia«, »Evolutio«, »Transmutatio« és »Selectio« tanaiba beleélhette volna magát; ha időt talált volna, a véghetetlen kicsiny változtatások lassú összegezését véghetetlen hosszú időközökben Darwin-Haeckel szellemében éles elméjével a társadalmi tudományba is átvinni: akkor ismételjük, Carey valószínűleg életének harmadik korszakában megint rendszerének gyökeres átalakításához fogott volna, értéktörvénye, a talajfoglalás theoriája és egységes törvényének megtartása mellett a n e m s z e r v e s é s s z e r v e s v i l á g r é s z é r e, [a védvámra és papírpénzre vonatkozó tévedései kiküszöbölésével] a társadalmi fejlődés törvényét a k k é p e n formulázván, hogy az a tudomány minden igényének tökéletesen megfeleljen. Hogy kevésbé hirneves nemzetgazdászok, a Carey-féle buvárlatok alapján és a természettudományi elmélet segélyével könnyen használhatták a társadalmi selectio jellemző tulajdonságait ilyennemű rendszer formulázására, — azt mindenki könnyen beláthatja. Ezek között Sch ä f f l e encyclopädiai művében, mely az emberi társadalom realis boncz-, élet- és lélektanáról, különös tekintettel a nemzetgazdaságra, mint társadalmi anyagváltozásról szól, bátorságot vett magának a társadalmi fejlődés törvényét felállítani és azt találta, hogy a műveltség azon létérti és érdekküzdelmekben származik, melyek a társadalmi egységektől részint maguk között, részint a külső természet ellen, jog és erkölcs által megállapított szervezkedés körén belül kiküzdve, az önfentartás, a szaporítás ösztöne és a

közhasznú javító törekvések által ébresztetnek fel, mindig nagyobb fokban megújítatván. E szerint megállapított, hogy egyesekben a relativ legjobb alkalmazkodások megfogamzván, érvényre és uralomra emeltetnek, ellenben a legrosszabb alkalmazkodások, az elfajulások és idegenszerű képződések elpusztulnak, megsemmisülnek vagy jobban alkalmazkodni kényszerítettnek, és hogy egészben véve az eszményi és anyagi erők növekedő mértéke az emberi létért való küzdelem collectiv vezetésére, s mindinkább több társadalmi műveltség és a szellemi és physikai munkaerő, valamint a hozzátartozó javak tagosítása és egyesülése foglal tért. Ez társadalmi buvárkódásainak össz-foglalata. Ezen formulázás és a Carey-féle egységtörvény közti különbség által egyszersmind jelezve van azon különbség is, mely Carey és az újkor társadalmi elmélete között létezik.

DR. MANDELLO KÁROLY.

**A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA**  
**NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGÁNAK**  
**NYILVÁNOS ÉRTEKEZLETEI.**

**Nyilvános értekezéslet ápril 2-án.**

Az ápril 2-kán tartott nyilvános értekezésletben, a mely gr. Lónyay Menyhért elnöklete alatt a Kisfaludy teremben számos hallgatóság jelenlétében tartatott meg,

Lukács Béla biz. tag olvassa fel tanulmányát »Pénzügyi viszonyunk Horvátországgal« czímmel, tekintettel az 1868-ban kötött s 1873-ban revideált pénzügyi egyezményre, s a lefolyt évek zárszámadási eredményére.

A mai helyzetet következőleg rajzolja:

A Magyar- és Horvátország közti pénzügyi viszonyt az 1868. XXX. t. cikk szabályozta, mely általában megállapította a két ország közti államjogi viszonyt is. E szerint Horvát-Szlavonországok elismerték, hogy azon költségekhez, melyek egyfelől a magyar korona országai és ő Felsége többi (lajtántuli) országai közt közösek; továbbá azon költségekhez, melyek másfelől a magyar korona összes országai közt közösek: adóképessegök arányában volnának kötelesek hozzájárulni.

Ezen adóképeségi arány, a magyar és horvát országos küldöttségek közös egyetértésével, ugyanazon adatok alapján számittatott ki, melyeknek alapján előbb Ausztria és Magyarország közt a kvóta aránya kiszámittatott. Alapul vétettek az egyenes és közvetett adók eredményei az 1860-tól 1865-ig terjedő hat évi időszakban.

Ezen hat évi időszakban az egyenes adókból befolyt: az osztrák örökös tartományokban 395.131,354 frt, a magyar

korona országaiban \*) 199.866,864 frt, a közvetett adók-ból az osztrák örökös tartományokban 792.847,064 frt, a magyar korona országaiban \*) 284.820,530 forint, összesen tehát a osztrák örökös tartományokban 1,187.978,418 frt, a magyar korona országaiban 484.687,394 frt.

Ezen összegek közt megvonva az arányszámot, esik az osztrák tartományokra 71·02<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a magyar korona országaira 28·98 százalék.

A magyar korona országaira nézve fentebb kimutatott összegek következőleg osztak meg: befolyt az egyenes adók-ból Magyarországon 187.659,294 frt, Horvát-Szlavonországban 12.207,570 frt, a közvetett adók-ból Magyarországon 265.810,425 frt, Horvát-Szlavonországban 19.010,087 frt, együtt tehát Magyarországon 453.469,746 frt, Horvát-Szlavonországban 31.217,648 frt.

Ezen összegek a következő arányt fejezik ki: esik Magyarországra 93.5592201<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Horvát-Szlavonországra 6.4407799<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; vagyis minden 100 frt közös magyar-horvát költségből adóképességük aránya szerint: Magyarország kerekszámban 93 frt 56 krt, Horvát-Szlavonországot 6 frt 44 krajczárt lennének kötelesek fedezni.

Minthogy azonban Horvát-Szlavonországot összes tiszta jövedelmeiből, a közös költségekhez a fentebbi kulcs szerint szükséges összeg csakis úgy lett volna kiszakítható, ha ezen országok a beligazgatásukra szükséges összegek nagyobb részét is általadják: »Magyarország — mint a törvény mondja — tekintettel azon testvéri viszony megújítására, a mely közte és Horvát-Szlavonországot közt századok óta fennállott, készséggel beleegyezett, hogy Horvát-Szlavonországot jövedelmeiből mindenekelőtt bizonyos összeg, mely ez országok beligazgatási költségeire időnként egyezményileg megállapittatik, vonassék le, s csak a beligazgatási szükséglet fedezése után fenmaradt összeg fordíttassék a (magyar-horvát) közös ügyek által igényelt költségekre.« — Ennek alapján a Horvát-Szlavonországnak beligazgatási célokra, autonóm kormányzatuk fedezésére

---

\*) A Határőrvidék nélkül, mely akkor a hadügyministerium kezelése alatt állott.

kiadandó összeg — azon 10 évre, a meddig a magyar korona országai és az osztrák tartományok közt kötött kvótaegyezmény s ezzel kapcsolatos egyezmények tartanak — évenkénti 2.200,000 forintban állapítottatott meg; megállapítottván egyszerűs mind, hogy ha Horvát-Szlavonországok közjövödelmeinek 45%-a ezen összeget meghaladná, a fölösleg a magyar-horvát közös költségek fedezésére lesz fordítandó, — ha pedig Horvát-Szlavonországok összes közjövödelmei meghaladnák azon összeget, mely a magyar-horvát közös költségekből a fentebb már jelzett 6.44%-os kulcs szerint reájok esnék — a fölösleg Horvát-Szlavonországok rendelkezésére esik, a nélkül hogy azon összegeket, melyekre nézve a megelőző években a közös költségeket illetőleg hátramaradtak — utólag fedezni tartoznának.

Az itt körvonalozott határozatok alapján évenként leszámolásnak van helye Horvát-Szlavonországok és Magyarország közt. A leszámolás fölött a közös magyar-horvát országgyűlés dönt s az eredmény csak tudomás végett közöltetik a horvát-szlavon tartományi gyűléssel.

A fentebbi egyezmény — mint érintettük — tíz évre kötött. De az 1868. XXX. t.-cz. 19. §-ában meghatározottat az is, hogy ha Horvát-Szlavonországok kormányzati területe a határ-örvidék közigazgatási egyesítése által növekednék, a Horvát-Szlavonországokkal egyesített területek jövedelmei szintén úgy fognának megosztatni, hogy 45% bocsáttatik a horvát-szlavon autonom kormány rendelkezésére, 55% pedig a közös magyar-horvát kiadások fedezésére fordítottatik.

Horvát-Szlavonországok területe tényleg növekedett is még ezen egyezményi idő alatt — a varasd-szt.-györgyi és a varasd-körösi határőrezredek, Zengg és Belovár katonai községeknek, továbbá Ivanics várának és Sziszek községnek (Bellovármegye) polgárosítása folytán, melyek az 1871. június 8-án kelt legfelsőbb elhatározás által közigazgatásilag Horvát-Szlavonországokkal egyesítettettek. Ennélfogva már 1872-ben a fentebbi 2.200,000 frton felül Horvát-Szlavonországoknak, autonom kiadásaik fedezésére, a nevezett területek közjövödelmeinek 45%-a is rendelkezésére bocsáttatott. Ezen ügynek törvényhozási rende-

zése alkalmával azonban a horvátok megragadták az alkalmat, hogy az 1868-ban kötött egyezménynek pénzügyi részén is — melyet magukra nézve hátrányosnak tartottak — változtassanak. Így jött létre az 1873. XXXIV. t.-cz.

Ámbár a 2.200,000 frtnyi átalány 10 évre lön megállapítva, a horvátok ezen időnek lefolyását nem várták be, hanem az egyesség megváltoztatását követelték. A kikötött 2.200,000 frtnyi átalány az egyezmény megkötésének idején jóval fölülhaladta Horvát-Szlavonországok közjövedelmeinek 45<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-át, mely 1868-ban kerekszámban 1.800,000 frtot, 1869-ben 1.900,000 frtot tett. A későbbi években azonban már emelkedtek Horvát-Szlavonországok bevételei; 1870-ben már 121,008 frttal, 1871-ben 133,000 frttal, 1872-ben 343,000 frttal haladta meg közjövedelmeiknek 45<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-a a kikötött 2.200,000 frtnyi átalányt. A közös magyar-horvát kiadásokhoz Horvátország hozzájárulási összege azonban messze hátramaradt a törvényes arány által megállapított összeg mellett; milliókat kellett itt utánpótolni, s e czimen Magyarország követeléseit milliókra mentek. Mindazonáltal ez nem akadályozta a horvátokat abban, hogy a pénzügyi egyezménynek megváltoztatását sürgessék. Mihelyt látták, hogy közjövedelmeik 45<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-a meghaladja az addig élvezett átalányt, megfeledeztek arról, hogy voltak évek, midőn a 45<sup>o</sup>/<sub>o</sub> a 2.200,000 frtot sem ütötte meg; megfeledeztek azon milliókról, melyekkel Magyarország a testvérnemzetnek már azon időig is áldozott — és előálltak igen nagy követelésekkel. Nevezetesen kívánta az 1873-iki horvát regnikoláris küldöttség a horvát pénzügyeknek teljes függetlenítését Magyarországtól; hogy a közös költségekhez való hozzájárulási arányuk csak azon fölösleg alapján állapíttassék meg, mely a közigazgatási költségek fedezése után fennmarad — s e szerint esett volna Horvát-Szlavonországokra a horvát küldöttség számítása alapján közel 3<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, tehát felével kevesebb mint az 1868-iki megállapodás szerint; — kívánták, hogy az osztrák államadóssági járulékból 10 millió leüttessék előre s a fennmaradó 20 millióhoz hajlandók voltak 2.88 százalékkal hozzájárulni; a határörvidék egyesítése esetében pedig hajlandóknak nyilatkoztak a közösügyi 2<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ot is elvállalni.

Nagy szerencsájük a horvátoknak, hogy ezen javaslataik az akkori magyar regnikoláris küldöttség által nem fogadtattak

el, — különben államháztartásukban ma nagy deficitjük lenne, Ha az itt körvonalozott horvát javaslatok alapján egy kis számítást teszünk, azon igen érdekes eredményre jutunk, hogy ha Magyarország 1873-ban elfogadja vala a horvát deputáció javaslatát, ma Horvát-Szlavonországokat s a határörvidéket egy nagy deficit terhelné. — Hanem hát a horvátok megkimélve maradtak a deficittől, mert jelzett javaslataik nem fogadtattak el s a kérdés reájuk nézve sokkal előnyösebben oldatott meg. Az 1873-ik évi XXXIV. törvénycikk elejtette az átalányt és azt határozta, hogy Horvát-Szlavonországok beligazgatási szükséglete 1873. január 1-től kezdve azon időre, a meddig a magyar korona országai és ő Felsége többi királyságai és országai között a közös ügyek költségeihez való hozzájárulási arány iránt kötött egyezmény tart, mindenekelőtt Horvát-Szlavonországok egyenes és közvetett adóinak és egyéb közjövödelmeinek 45<sup>0</sup>/o-jával fedeztetik, vagyis azon országok tiszta közjövödelmeiből annyi százalék szolgáltatik be azon horvát-szlavon országos vagy törvényhatósági pénztárba, a hová a társ-országok törvényhozása vagy kormánya kívánni fogja.

Horvát-Szlavonországok összes bevételeinek 55<sup>0</sup>/o-a a közös költségek fedezésére, a közös kincstárba szolgáltatandó be. Az 1868-iki XXX. t.-cikknek egyéb intézkedései, nevezetesen a közös magyar-horvát költségekhez való bozzájárulási arányra és az évenkénti leszámolásra nézve, teljes épségben maradtak.

Ezek — fővonásokban — azon elvek, melyek a Magyarország és Horvát-Szlavonországok közti pénzügyi viszonyokat szabályozzák. És most nézzük ezen egyezménynek gyakorlati eredményeit, a mint azok 1869-től 1877-ig alakultak.

Horvát-Szlavonországok brutto közjövödelmei a hivatalos leszámolások szerint tettek az egyenes és fogyasztási adók, bélyeg, jogilletékek és díjak, fémjelzés, út- és híd vám, dohány-, lotto- és sójövödek, államjóságok és erdők, szállományok, állampületek, fémbeváltás, bányailletékek és különféle bevételek czimén:

1869-ben 5.554,000 frtot, 1870-ben 6 mill., 624,000 frtot, 1871-ben 6.737,000 frtot, 1872-ben 7.774,000 frtot, 1873-ban 7 millió, 118,000 frtot, 1874-ben 7.071,000 frtot, 1875-ben



7.382,000 frtot, 1876-ban 7 millió 967,000 frtot, 1877-ben 9.024,090 forintot, összesen 65.256,000 frtot.

Levonva ezen brutto bevételekből az átfutókat, melyek egyszersmind kiadást is képeznek, továbbá a tisztán üzemi kiadásokat és előállítási költségeket, (a dohány, só stb. termelési s gyártási költségeit, a lottonál a kifizetett nyereményeket stb.) a melyek kitettek a hivatalosan eszközölt leszámolások szerint:

1869-ben 1.282,000 frtot, 1870-ben 1 millió 465,000 frtot, 1871-ben 1.774,000 frtot, 1872-ben 1.667,000 frtot, 1873-ban 1.661,000 frtot, 1874-ben 1.403,000 frtot, 1875-ben 1.473,000 frtot, 1876-ban 1 millió 637,000 forintot, 1877-ben 1.883,000 forintot, összesen 14.245,000 frtot: marad Horvát-Szlavonországok netto bevétele gyanánt 1869-ben 4.271,000 frt, 1870-ben 5.159,080 frt, 1871-ben 4.963,000 forint, 1872-ben 6.108,000 forint, 1873-ban 5.457,000 frt, 1874-ben 5.668,000 frt, 1875-ben 5.909,000 frt, 1876-ban 6.330,000 forint, 1877-ben 7.141,000 forint, összesen 51.006,000 forint.

Ezen 51 millió forintból első sorban Horvát-Szlavonországok beligazgatási szükséglete fedeztetett, — a megmaradt fölösleg a magyar-horvát közös költségek részbeni fedezésére fordított.

Elhagyva a közbeeső részt, csak a végkövetkeztetésekre akarunk még kiterjeszkedni a becses tanulmányból. Szerző ugyanis következő eredményekre jut:

Konstatálható mindenekelőtt az, hogy Horvát-Szlavonországok közjövedelmei a jelzett időszak alatt tetemesen emelkedtek. A netto bevételek 1869-ben még alig haladták meg a négy millió forintot, 1877-ben már meghaladták a hét millió forintot. A közjövedelmek emelkedése az alkotmány helyreállítása óta tehát lépést tartott a Dráván túl is, a szorosabb értelemben vett Magyarországon tapasztalható emelkedéssel. Igaz, hogy a bevételek ezen emelkedése nem mind természetes, hanem legnagyobb részt az adócsavar alkalmazásának eredménye. A többlet legnagyobb része Horvátországban is az egyenes adókra esik; ugyanis az egyenes adók czimén volt a netto bevétel 1869-ben 1.993,000 forint, 1876-ban már 3.481,000 frt

1877-ben pedig 3.952,000 forint. Az egyenes adók czimén a bevétel tehát majdnem megkétszerezett ezen időszak alatt. Okozta ezt az adófelemelés, de nem csekély mértékben a szigorúbb adóbehajtás; s e tekintetben az eredmények azt mutatják, hogy 1872 óta, mióta ugyanis a horvát beligazgatási összeg nem egy mindenképen biztosított átalány gyanánt adatik ki, hanem a tényleges közjövödelmeknek egy meghatározott százaléka szakittatik ki — az adókivetés és behajtás is pontosabb Horvátországban. Természetesen, addig, míg egy bizonyos átalány volt biztosítva az autonóm szükségletek javára, mely kijárt mindenesetre, bármily csekély bevétele volt Horvát-Szlavonországoknak: az autonóm horvát kormánynak nem igen feködt érdekében a közadók kivetése, beszedése és kezelése körül eljáró közegeket valami különös támogatásban részesíteni; de most, hogy 1873 óta egy meghatározott százalék bocsáttatik a zágrábi kormányzat rendelkezésére: az autonóm kormánynak is inkább érdekében van nagyobb tevékenység kifejtése. Az tehát, hogy a belkormányzati kiadások fedezésére a közjövödelmek egyelőre meghatározott százaléka szakittatik ki, (eltekintve most a százalék nagyságától): a magyar-horvát pénzügyi egyezménynek egy, eredményeiben helyesnek bizonyult és továbbra is fentartandó alapelvét képezi.

A horvátországi közjövödelmek egy másik csoportja, a fogyasztási adók tekintetében, igen szomorúak a tapasztalatok. Megjegyzem, hogy a bor- és húsfogyasztási adó ott községi jövedelmet képez; tehát csakis a szesz-, czukor- és söradóról van szó. E czimen volt a bevétel 1869-ben 104,000 frt, mely 1875-ig felemelkedett 150—200—262,000 frtra; 1876-ban egyszerre tetemesen csökkent a bevétel; 1877-ben már csak 77,000 frt folyt be a fogyasztási adókból s 1878-ban is csak annyi, hogy 1879-re csak 80,000 frtot lehetett előirányozni, (ezt is némileg vérmesen).

Ezen nagymérvű csökkenés a szeszdónál állt be, mert hiszen Horvát-Szlavonországoknak czukoripara nincs, sörgyártása pedig alig jöhet tekintetbe. — A mi czukrot fogyasztanak, azt Ausztriából viszik oda, a sört is túlnyomó nagy részben, s így az osztrák kincstárnak fizetik a fogyasztási adót. — A horvátországi szeszgyártásnak jelentékeny hanyatlása komoly

figyelmet érdemel, — nemcsak az adó szempontjából, de közgazdasági fontosságánál fogva is; — hiszen, ha Horvát-Szlavonországok érdekeit ápoljuk s adókéességét fokozzuk: egyuttal a magunk terhein is könnyítünk. Már pedig 80,000 forintnyi adóbevétel a szesz-, czukor- és sörfogyasztás után — tekintve Horvát-Szlavonországok területét s népességét — nagyon csekély.

Áttérek ezek után azon összegre, mely Horvát-Szlavonországok autonom kormányzata javára a közjövödelmekből kiszakittatik.

Láttuk, hogy 1872 végeig a horvátok nem vették igénybe beligazgatási szükségleteikre azon egész összeget, melyet a törvény rendelkezésükre bocsátott; mégis az autonom kormányzat dotációja 1873-tól kezdve felemeltetett; ezen időtől kezdve pedig még ezen felemelt dotációnál is többet költöttek. És most, hogy napirenden van a magyar-horvát pénzügyi egyezmény revisiója, ismét hallhatók oly nyilatkozatok, melyek a horvát autonom kiadásokra eső összegek elégtelenségét hirdetik s a kötendő egyezményben Horvát-Szlavonországok javára újabb előnyök biztosítását sürgetik. Nézzük, mennyiben jogosult az ily törekvés?

A horvát autonom kormányzat tulajdonkép a politikai közigazgatásra, az igazságszolgáltatásra és a közoktatásra terjed ki. Horvát-Szlavonország az eddig fennállott egyezmény értelmében azon kedvező helyzetben volt, hogy közjövödelmeinek 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át tisztán igazságszolgáltatási, közigazgatási és közoktatási szükségleteire fordithatta. Oly kedvező helyzet, hogy nincs állam a föld kerekén, mely az állami kiadások ezen három nemére közjövödelmeinek 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át fordithatná. Minden európai államban a kiadások többi csoportja (udvartartás, hadügy, államadósságok, pénzügyi igazgatás, közlekedés stb.) a közjövödelmek 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ánál magasabb összeget vesz igénybe. Ha Magyarország találhatna egy oly államot, mely hajlandó lenne vele oly egyezséget kötni, minőt Magyarország kötött Horvátországgal, — ha azon másik ország magára vállalná az állami kiadások nagyobb csoportjának fedezését közjövödelmeink 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ka fejében, s közjövödelmeink 45<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át rendelkezésünkre bocsátaná közigazgatás, igazságügyi és közoktatási szükség-

leteink fedezésére: akkor Magyarország rendkívüli szerencsés pénzügyi viszonyok közé jutna. Tisztán pénzügyi szempontból szólok. — Magyarország netto bevételei az 1879-diki előirányzat szerint 167 millió frtot tesznek; ebből leütve Horvát-Szlavonországok netto bevételeit, marad kerekszámban 160 mill. forint. Ennek 45%-ka 72 millió forint, mely közigazgatásunkra, igazságügyünkre és közoktatásunk fejlesztésére lenne fordítható. — Tényleg azonban ezen három tárczára — az 1879-diki előirányzat szerint —  $21\frac{1}{2}$  millió frtot költünk; — tehát 50 millió forint fölöslegünk maradna évenként s ennyivel többet fordíthatnánk népünk nevelésének, igazságügyi intéstitióinknak és közigazgatásunknak fejlesztésére. Fájdalom, azonban nincs egy második Magyarország, mely velünk hajlandó lenne olyan egyezséget kötni, mint a minőt mi kötöttünk a horvátokkal.

Az természetes, hogy egy kisebb területtel bíró országban a mindenütt okvetlenül szükséges kormányzati kiadások súlyát inkább érzi a nép, mint egy nagy területű, adóképesebb népeséggel bíró országban, hol a kormányzati terhek súlya inkább megoszlik. Természetes tehát, hogy az okvetlenül szükséges igazságügyi, közigazgatási és közoktatási kiadások Horvát-Szlavonországokban a közjövödelmeknek aránylag nagyobb összegét veszik igénybe, mint Magyarországon. — Más kérdés azonban az, hogy vajjon a horvátországi igazságszolgáltatás, közigazgatás és közoktatásnak, a viszonyoknak megfelelő berendezésére okvetlenül szükséges-e a közjövödelmek 45%-ka?

Csak azért tettem ezen összehasonlítást, hogy kimutassam, hogy az oly egyezés, mely biztosítja a közigazgatási, igazságügyi és közoktatási kiadások számára a jövödelmek 45%-kát, mennyire előnyös Horvát-Szlavonországokra nézve s mennyire páratlanul áll az államok egymás közötti viszonyában.

Talán takarékosabb berendezés mellett a horvát autonóm szükségletek fedezésére nem igényeltetnék okvetlenül a jövödelmek 45%-a. De megváltoztatni a tíz évig fennállott egyezséget oly irányban, hogy a horvát autonóm kormányzatra eddig kiadott összeg kevesbítették, alig lesz lehetséges, tekintve hogy egyesek, ép úgy mint államok, nehezen mondanak le már élvezett előnyökről. Másrésről azonban az egyezmény

eddig eredményei által be van bizonyítva, hogy a netalán ellenkező irányban nyilvánuló törekvés, mely a horvát autonóm kiadások fedezésére szánt összeg, illetőleg százalék felemelését czélozná: nemcsak semmi jogosultsággal sem bir, de valóságos merénylet lenne azon testvéri érzület ellenében, melyet Magyarország Horvát-Szlavonországok irányában ezen egyezségben tanusított, s mely nem üres frázis, hanem Horvát-Szlavonországok helyett tényleg megfizetett sok milliókban talált valóságos kifejezést!

És be van bizonyítva a számok megdönthetlen erejével azon — különben ismeretes — tény is, hogy Horvát-Szlavonországok önálló politikai életre már közjövödelmeik csekély voltánál fogva nem képesek. A jelenleg fennálló monarchiai és állami kapcsolatból folyó állami és kormányzati kiadásokat sem képesek közjövödelmeikből fedezni. A politikai önállóságnak nagyobb foka okvetlenül növelné a pénzügyi terhet is. Horvát-Szlavonországok tehát már pénzügyi érdekeknél fogva arra vannak utalva, hogy egy erősebb, teherképesebb országra támaszkodjanak s így saját helyesen felfogott érdekük utalja őket arra, hogy Magyarországgal az államjogi kapcsolatot ne csak fentartsák, hanem valóságos testvéri hűséggel, őszinteséggel és a közös érdek teljes átértésével azt ápolják is.

Két irányban — az eddigi tapasztalatok nyomán, okvetlenül szükséges lesz pótolni az eddigi fennállott egyezményt.

Először is gondoskodni kell arról, hogy azon esetben, ha a horvát autonóm kormányzatra több előlegeztetik, mint a mennyi a leszámolás szerint Horvát-Szlavonországok törvényes illetősége gyanánt mutatkozik: az adott előlegek miként térítessenek meg az autonóm kormányzat által. 1877 végeig — mint láttuk — 1.297,000 frt előlegkövetelése van Magyarországnak; de ennek mikénti visszatérítéséről a törvény nem intézkedik. Ezen követelésnek kiegyenlítése, valamint hasonló jövőben támadható követelések kiegyenlítési módozatának megállapítása, képezi egyik feladatát a kiküldött regnikoláris deputatiók tárgyalásainak. Ily nagyobb összegű követelések keletkezésének elejét lehetne venni, ha a horvát beligazgatási összeg nem a költségvetési előirányzat, hanem a havonként,

vagy évnegyedenként elért tényleges eredmények alapján bocsáttatnék a horvát bán rendelkezésére.

Szükséges lesz újból megállapítani azon arányt is, mely szerint Horvát-Szlavonországok a közös magyar-horvát kiadásokhoz adóképesességük arányában hozzájárulni »kötelesek lennének«. És pedig szükséges lesz ezt megállapítani a Horvát-országgal közigazgatásilag egyesítendő határőrvidékre való tekintettel is. Mert ezen egyesítést a közelebbi tíz év alatt, melyre az újabb egyezmény köttetik — végre kell hajtani; az elől kitérni sokáig már alig lehet. Természetes, hogy ha a határőrvidék közigazgatásilag egyesítettik Horvát-Szlavonországokkal, hozzájárulási arányuk a magyar korona országainak közös terhéhez emelkedni fog, mert nagyobbodik a terület és szaporodnak a bevételek is, melyek fölött részben rendelkeznek. Ha ezen arány a határőrvidékre való tekintet nélkül állapíttatik meg, úgy a határőrvidék egyes részeinek átadása esetében, ugyanazon anomalia fog ismétlődni, a mi 1872-ben s a következő években történt, hogy t. i. Bellovár visszacsatolása folytán a horvát-szlavon terület növekedett, a közjövödelmek is emelkedtek s így nagyobbodott az autonóm kormányzatra kiadandó 45% is, — de a közös költségekhez való hozzájárulási arány mindig 6.44% maradt, ugyanannyi, mint Bellovár visszacsatolása előtt.

Ezen arány, az 1868-diki eljárást követve — ugyanazon adatok alapján lesz legegyszerűbben és legkönnyebben kiszámítható, a mely adatok alapján Ausztria és Magyarország közt a legközelebbi 10 évre nézve a kvóta megállapított: t. i. az 1868—1875-diki eredmények alapján.

A fentebbiekben tisztán pénzügyi eredményei alapján ismertettük a magyar-horvát egyezményt. Ezen eredmények Magyarországra nézve nem kedvezők; kitüntetik azon nagy terhet, mely ezen egyezmény folytán Magyarország pénzügyeire nehezedik. De hát ezen pénzügyi terheket öntudatosan vállalta el annak idején Magyarország. A horvát-magyar egyezménynek egyik alapgondolata az volt, hogy pénzügyi előnyöket biztosít Horvát-Szlavonországoknak és az előadott eredmények

csak ezen előnyök számszerűti összegét tüntetik föl; a Magyarország által elvállalt pénzügyi terhekért azon politikai momentumban kerestetett a kompenzáció, hogy visszaállítsák a magyar korona országai közt a századok óta fennállott kapcsolatot, a magyar korona országainak integritása. A magyar-horvát egyezményt tehát tisztán pénzügyi szempontokból bírálni nem lehet; tekintetbe kell venni a politikai momentumokat is. De mindenesetre ismernünk kell a pénzügyi áldozatok nagyságát. És ekkor fölvethető azon kérdés, hogy vajjon azon pénzügyi terhek, melyeket Magyarország elvállalt, compenzáltak-e azon politikai előnyök által, melyeket a magyar-horvát egyezmény nyújt?

A nagy figyelemmel hallgatott értekezés után gr. Lónyay Menyhért a bizottság köszönetét fejezi ki az érdekes adatokért, a melyeket ő a maga részéről — legalább a mint első hallásra megítélni képes — szintén reálisaknak tart. Minthogy azonban ezen értekezés természeténél fogva nem képezheti a diskusszió tárgyát, azon kérdést intézi a bizottsághoz, hogy a jövő ülés napi rendjére mily tárgy tűzessék ki.

Dr. Kautz Gyula alkalmas kérdésnek tartaná az 1873-ki krízis hatását, a melyre nézve Halász Imre a kérdés nehézségeit hangsúlyozva, részleges ígéretet is tőn.

Dr. Gerlóczy Gyula és dr. Weisz Béla megjegyzései után végre elfogadtatott — tekintettel a jövő év végén keresztülviendő népszámlálásra — a népszámlálási ügy, melynek bevezetésére Keleti Károly kéretett fel.

### Nyilvános értekezéslet május 19-én.

A Kisfaludy-teremben számos hallgatóság jelenlétében gróf Lónyay Menyhért megnyitván az ülést,

Keleti Károly olvassa fel folytonos figyelemmel hallgatott azon értekezését »a népszámlálásokról«, a mely jelen füzetünkben foglaltatik.

A felolvasás bevégezése után gróf Lónyay Menyhért a bizottság köszönetét fejezi ki az érdekes felolvasásért. Utal azon fontosságra, a melyet a népszámlálás ügye minden országban megérdemel; elismeréssel emlékezik meg arról, hogy a magyar statisztikai hivatal a statisztikai congressusokon megállapított

vezérelvekhez ragaszkodva nagy munkát fejt ki. Magára a kérdés érdemére nézve nem nagy súlyt fektet az élőállat statisztikára, nemcsak azért, mert az összeírások igen gyakran helytelenek, de azért is, mivel az élőállat szám szerfelett változó, s hullámzó természetű, a mely gyorsan kipótolhatja magamagát.

Halász Imre kívánatosnak tartja a nemzetiségi felvételt, s fájlalja, hogy 1870-ben elmaradt az; és pedig annál inkább, mert igen könnyen adhat azon feltevésre okot, mintha nekünk érdekünkben volna a titkolódzás.

Grünwald Béla orsz. képviselő, mint vendég, azon meggyőződését fejezi ki, hogy a munkálatok sikere igen nagy mértékben a közegektől függ, s attól tart, hogy egyes nemzetiségi megyék választott tisztviselői mesterséges félrevezetésre fogják felhasználni az összeírást, s ha ennek daczára — a mint ő előre is meg van győződve — az eredmény a magyar fajnak számszerűleg is nagy előnyt mutat ki: még előreláthatólag ők fognak a pressió ellen panaszkodni.

Galgóczy Károly hasonló véleményt fejez ki. Az 1857-ki népszámlálás — bármily tendentiosusan foganatosított is — határozottan kedvező volt a magyar fajra. Mindenesetre szükséges lesz nagy higgadtság. S oly helyeken, a hol a vallás összezavartatik a nemzetiséggel — mint például, a hogy a szabolcsi g. kath. magyarok »oroszoknak« nevezik magokat — tapintatos ügyes ügynökök kellenek.

Keleti Károly szintén arról van meggyőződve, hogy az eredmény nagyon kedvező lesz a magyar nemzetiségre, s valószínűleg nagyobb számot nyerünk, mint a mi eddig idéztetett. A nemzetiségek izgatói leginkább a félművelt osztályhoz tartoznak s egyszer csakugyan ideje lesz már ezeket megismerni.

Ezzel a tárgyalás befejeztetett.

---



## VEGYESEK.

---

**Takarékpénztáraink reformja.** A pesti Lloyd-társulat által kitüntetett pályamunka. Írta: dr. Weisz Béla. Budapest, Ráth Mór. 1879.

Az a körülmény, hogy Magyarországon a takarékpénztárak oly nagy szerepet játszanak, indokol minden vizsgálódást, a mi takarékpénztárainkra vonatkozik, és pedig annyival is inkább, mert a magyarországi takarékpénztárak szervezete és iránya elütő más országok ily czimű intézeteitől. Érdekes tehát tudni, hogy miben áll az érintett különbözőség; s ha van, mi szüli e különbözőséget; mily irányban fejlődtek takarékpénztáraink, s vajjon megfelelnek-e azon czélok kívánalmainak, mely czélok felé tudatosan vagy szándéktalanul tereltettek az idők során? Körülbelől ezen kérdésekre akar felelni Weisz urnak ezen értekezése. Mindjárt a mű czime elárulja, hogy szerzője nincs mindennel megelégedve, a mint vannak; sőt látja a hiányokat és birtokában van helyes javaslatoknak. Nem czélom eldönteni, hogy szerző valóban elérte-e e czélokat, — e feladat alól a Lloyd-társulat pályabírái különben is felmentettek, — csak röviden akarom megismertetni azon javaslatokat, miknek meghallgatását és [azonnal való keresztülvitelét szerző épen az ügy érdekében levőnek állítja.

A maga elé tűzött feladatot úgy véli szerző legjobban elérhetőnek, ha áttekinti az egyes államokban levő takarékpénztári rendszereket, s az ekként szerzett tapasztalatok által élesített szemmel vizsgálja aztán a magyar intézeteket, mivel »*contraria iuxta se posita magis elucescunt.*« Ezen, az egyes államokban tett szemlének, úgy látszik, kevesebb hasznát veszi az író későbbi deductionál, mint olvasója, ki röviden megismerkedhetik a különböző takarékpénztári rendszerekkel. S ennél fogva én is bizvást elhagyhatom ezen summázatok ismétlését, a midőn aztán a füzetnek másik fele vár reám, melyből a következő elvek emelhetők ki:

Az egyes államok takarékpénztárainak vizsgálatából kitűnik: 1. hogy a legtöbb országban az államnak ingerentiája van a takarékpénztárakra; 2. hogy a legtöbb államban azok nem szolgálnak más, mint közérdekű célnak; 3. hogy a betétek túlnyomó része, átlag talán kétharmada, kis betétekre esik; 4. hogy Angliában és Franciaországban a betétek nagyobb részei az állam kezébe folynak, a többi államokban többnyire jelzálogra vannak kiadva.

Első tekintetre kitetszik, hogy a magyar takarékpénztárak túlnyomólag »nyerészkedésen alapuló részvénytársulatok« s a humanisticus alapon nyugvók a kivételt képezik. Már e tényből foly, hogy takarékpénztáraink inkább a nagyobb, mint a kisebb betétekre számitanak, s így, — a mint már többen megjegyezték — a betéti bankok természetével birnak. És vajjon, mint ilyenek, azon sajátyszerű hivatásnak, melyet alapszabályaik és az élet tulajdonit nekik, megfelelnek-e? A tapasztalás igent mond; de nem tehet vakká a hiányok iránt, melyek közül Weisz úr a következőket tartja legfontosabbaknak: 1. az alaptőke és a betétek között nincs helyes arány. Csak egy takarékpénztár volt 1875-ben, melyben az alaptőke  $\frac{1}{23}$ -da volt a betétek összegének, a többinél a tört nevezője mindig nagyobb és az arány egy esetben alaptőke és betéti összeg közt úgy állott, mint 1 : 300. Holott Angliában az alaptőke csak kivételesen csökken a betétek 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ára. 2. nagy veszély rejlik a takarékpénztárak által gyakorolt üzletek minőségében és egymás közti arányában. 1873-ban takarékpénztáraink részéről az arra fordított tőkéknek 38.7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a a váltóleszámolásban, 46.4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a jelzálogban, 5.6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a lombardüzletben, 9.3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a egyéb kölcsönüzletekben helyeztetek el. Szerző különösen a jelzálogra adott kölcsönzések túlnyomóságát sokalja, s tekintettel arra, hogy a takarékpénztári betétek rövid idő alatt felmondhatók, ajánlja, hogy inkább a váltóüzletre terjeszkedjenek ki. Idáig a tapasztalás nem hazudtolta meg a takarékpénztárakat, melyeknek tapasztalniok kellett, hogy Magyarországon a tőkekeresletben az ingatlan birtok még mindig túlsúlylyal bir. Ehhez járul az a körülmény, hogy a földbirtokos meg a háztulajdonos magasabb kamatot ígért és hosszú időre, mert a takarékpénztár még ugy is olcsóbb és nyugalmasabb hitelt nyújtott, mintha a tőkét

máshol kereste volna. Ha hozzá adjuk még ehhez, hogy hazánkban a jelzálogi biztosítékot (legalább az elmúlt években így volt) általában jobbnak tartják minden más biztositéknál, úgy a dolog, ha védve nem is, de legalább magyarázva van. Kétségtelen, hogy jövőre az eljárásnak azon irányban kell módosulni, a mint szerző azt épen kijelölte.

Egy külön fejezetben felsoroltatnak a nevezetesebb »nyilatkozatok a takarékpénztári ügy reformálása iránt.« Lónyay, Kautz, Weninger, Galgóczy, Dorn, Newmarch, Gilbert és Wágner nyilatkozatai. S ezután rátér szerző azon reformjavaslatokra, melyekről már egyszer megjegyeztük, hogy elodázhatlanoknak tart. 1. Legelőször is ajánlja a »posta-takarékpénztárak« meghonosítását, hogy így fejlesszessék a népben a takarékosagra való hajlam, a melyet az eddigi ily czimű intézetek aligha eszközöltek. Valószínű, hogy a posta-takarékpénztárak rendszerezése után, az eddigi takarékpénztárak betéti bankokká fognak átalakulni. 2. A takarékoság terjesztésére az által is lehetne hatni, ha önszegélyző egyletek szerveztetnének. A mi pedig a létező takarékpénztárak reformját illeti, kívánja ezen értekezés, hogy: 1. az e nemű intézetek közkereseti jellegüket tüntessék fel az által, hogy a »részvénnytársaság« czímet is vegyék fel; 2. az alaptőkének a betétekhez való aránya megállapíttassék, az átlagnak körülbelől megfelelő 1 : 10 arány szerint; 3. a váltóüzlet a jelzáloginak rovására kiterjesztessék. A mely vidéken ezt keresztülvinni nem lehetne, ott a takarékpénztárt földhitelszövetkezetté kell átalakítani; 4. a takarékpénztárak gyárokra kölcsönöket ne adjanak; 5. a tartalékalap szaporíttassék és pedig legalább 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-ára a betéteknek; 6. a takarékpénztárak igazgatását nemcsak a kormány, hanem a nyilvánosság ellenőrzése alá is kell helyezni; 7. kívánatos, hogy az intézet igazgatására a betevők is befolyást gyakoroljanak; 8. nagyon jó volna, ha egy országos enquête tartatnék, a melynek tanácskozásai alapján a takarékpénztárakról egy országos törvény hozatnék.

*Mándy Lajos.*

A hazai közélet terén kitünő helyet foglal el a Tiszasza-bá-ly-o-zás tárgyában megindult mozgalom, a mely tényleges eredményre is vezetett a külföldi szakértők meghívásában.

Óhajtandó volna, hogy azon pénzügyi és közigazgatási természetű kérdések, a melyek a Tiszaszabályozás sikeres megoldásának feltételeit képezik, szintén oly beható tárgyalásokat hozzanak létre. A pénzügyminister a kataszteri törvény revisiója tárgyában — nem zárkozhatván el az ez irányban létrejött mozgalomtól — egy enquetet hívott össze. Szerintünk ugyan az egész munkálat már alapjában el van tévesztve, s költséges retortáin keresztül igazságos eredmény nehezen várható, mindazáltal lehetségesnek tartjuk, miszerint az enquete eredményei javítani fogják e tekintetben is a helyzetet. Az országos gazdasági congressus végrehajtó bizottsága egy emlékiratot dolgozott ki a hazai földművelésre súlyosodó bajok orvoslása tárgyában. Valóban ideje volna, ha e főfontosságú kérdésnek sokkal több időt és figyelmet szánna közvélemény és törvényhozás, mint tette eddig, s igyekeznék legalább némi rekompenzációt adni a folyton szaporodó súlyos terhekért cserében.

## ÚJ KÖNYVEK.

Tóth Károlytól: A vasutkezelési rendszerek Magyarországon. A m. tud. Akadémia által a Dóra-féle jutalommal koszorúzott pályamű. — 1879. 8-adrét. 146 lap. Ára 1 ft.

Keleti Károlytól: Magyarország népességének szaporodása és fogyása országrészek és nemzetiségek szerint. — 1879. 8-adrét. 30 lap. Ára 20 kr.

Beöthy Leótol: A társadalom keletkezéséről. — 1878. 8-adrét. 98 lap. Ára 60 kr.

Alfred Marshall and Mary Marshall: The Economy of Industry London. Macmillan. 8°. 1879.

Joseph Kay: Free Trade in Land. 3-ik kiadás. 8°. Kegan Paul London. 1879. 5 sh.

George Baden-Powell: Depression and Bad Times. London. Trübner & Comp. 1879.

Coq Paul: Les Banques de France et de la Belgique. Leur operations en 1878. 8°. Paris, Guillaumin & Comp.

Cosmann, Guillement, Moreau et Sartiaux: Chemins de fer. Etudes sur l'exploitation à l'Exposition universelle de 1878. Paris. Lacroix.

Courcelle-Seneuil: Traité elementaire de comptabilité. 2-ik kiadás. 12° 220 lap. Paris, Hachette.

Favre L. Histoire de l'internationale et du socialisme. 2 vols 8°. Niort. Favre.

Lamane H.: Protection et libre-échange. 8°. Paris. Guillaumin 68 p.

Leroy-Beaulieu P.: Rachat des chemins de fer par l'Etat. 4°. Paris. Chaix & Comp.

# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

III. ÉVFOLYAM.

1879

OKTÓBER—DECZEMBER

IV. FÜZET.

AZ

## ISKOLAI TAKARÉKPÉNZTÁRAK MAGYARORSZÁGBAN.

1879. JUNIUS VÉGÉN.

**Mottók:** *Gróf Széchenyi István* azt mondta 1842-ben az akadémiában: „Legyünk meggyőződve, hogy közünk többé kevésbé mindegyik, sőt hazánk minden fia, vérünk mentője, népesaládunk jótevője, nemzetünk feldíszítője lehet; s azért töltsé be minden magyar ember helyét hűsá fárálag.”

*Deák Ferencz* azt mondta egy küldöttség alkalmával: „En is foglalkoztam e tárggyal, ez régi óhajításom.”

*Csengery Antal* azt mondta a tanügyi bizottmányban: „Ha sehol a világon nem léteznének iskolai takarékpénztárak, nálunk mégis életbe kellene léptetni azokat.”

\*

Negyedszer történik, hogy szerző értekezéssel lép a nyilvánosság elé, a hazai iskolai takarékpénztárak érdekében. Mindannyiszor azon hazafias óhajítás által vezetve, hogy minél tágabb körben igyekezzék propagandát csinálni ezen áldásdús, hatáskörére nézve csaknem kiszámíthatlan fontosságú intézménynek, melyet a bel- és külföld nagyszámú tudósai s gyakorlati téren működő szakférffiai mint erényt s jólétet szülő s terjesztő intézményt ismertek el. Felszólal azért, hogy azok, kik e téren gyakorlatilag is működhetnek, mintegy csirájában megöljék azon pazarlasi vágyat, mely ifjuságunk között csaknem átalában el van terjedve s őket észszerűen takarékos s ez által vagyonos polgárokká neveljék.

A tárgyat különböző szempontok szerint csoportosítva, igyekezzünk annak jelen állását megvilágítani s a legutóbb ez irányban történeteket felsorolni.

1. Mindenekelőtt hálaérzetünknek s ebből folyó kötelességünknek kívánunk eleget tenni. Első sorban legmelegebb

k ö s z ö n e t ü n k e t kell kifejeznünk a magyar kir. vallás- és közoktatástügyi miniszter urnak, Trefort Ágoston ő exczellenciájának, kinek rendeletére az államnyomdában L á b o s Imre „Az iskolai takarékpénztárakról“ című művéből 11,500 példány nyomtatott ki. E műből 10,500 példány a „Néptanítók lapja“-hoz lett mellékelve, mely ugyanannyi példányban az ország minden iskolájába ingyen küldetik szét; egyezer példány pedig a n e m z e t g a z d a s á g i e g y l e t n e k adatott át czélszerű szétosztás végett. A nemzetgazdasági egyesület e példányok egy részét a hazai takarékpénztárakhoz, a megyék s más törvényhatóságok közigazgatási bizottságaihoz, a tanfelügyelőkhez, iskolaszékek s a tanügyi lapokhoz küldötte szét, másrészt pedig a székesfehérvári kiállításon osztotta ki azok között, kik ezen intézménnyel közelebbről meg akartak ismerkedni.

K ö s z ö n e t e t kell mondanunk továbbá ő exczellenciájának azon ígéreteért, melyet a „nemzetgazdasági egyesület“ kérvényének (a melyet később ismertetünk) benyújtásánál tett, hogy t. i. 1880-ban egy kellő összeget fog kijelölni oly célból, hogy azon tanítóknak s tanférfiaknak, kik az iskolai takarékpénztárak kezelésével fáradoznak, s ez által időt is vesztenek, alkalmas módon (pl. a mint ezen évben történt, aranyok kisorsolása útján) némi remuneratiót lehessen nyújtani.

K ö s z ö n e t e t kell mondanunk nagyméltóságú S z a p á r y Gyula gróf pénzügyminiszter urnak azon ígéreteért, hogy ő ilyféle előterjesztést helyeselni s támogatni fog.

K ö s z ö n e t a nemzetgazdasági egyesületnek ez irányban kifejtett munkásságáért. K ö s z ö n e t kivétel nélkül mindazoknak, kik e nagy nemzetgazdasági fontosságú intézmény felvirágzására önzetlen önfeláldozással időt s fáradságot fordítottak. K ö s z ö n e t különösen a hazai s a j t ó n a k azon buzgalmaért, melyet a kérdéses intézmény érdekében kifejtett. K ö s z ö n e t végre mindazoknak, kik (később részletesen is felemlitendő) nemes adományaik által az ügyet előmozdították.

2. A mult 1878/9-iki tanév végén az iskolai takarékpénztárak állapotáról szóló kimutatást (lásd 480. lapon).

E kimutatás szerint az iskolai takarékpénztárak intézménye jelenleg már 35 helyen s 49 iskolában van életbeléptetve s e helyeken 10,457 tanuló gyermek közül 2938



(tehát 28 %) összesen 38,705 frtot 81 krt takarított meg, úgy hogy egy gyermekre átlag 13 frt 16 krt jut. Az említett 38,705 frt 81 kr. az iskolai év végén mint tényleg meglevő s valóban megtakarított összeg jegyeztetett fel. Mivel azonban sok gyermek már előbb átvette a tanítótól takarékpénztári könyvecskéjét, a nélkül, hogy a pénzt is kivette volna s azt vagy az új tanítónak, vagy szülőinek adta át megőrzés végett: ezen összegeket is, mint a melyek tényleg megtakarítva lettek s a gyermek birtokában vannak, hasonlóképp ide lehetne számolni, ez esetben a megtakarítások főösszege 48,708 frt lenne.

Különösen jelentékeny nagy összeget takarítottak meg Szabadka város iskoláiban, egy tanuló átlag 41 frt 84 krt. Az iskolai takarékpénztárak ügyének ottani lelkes előmozdítója, Dr. Guln György ügyvéd, kinek dicsőségére szolgál, hogy az ottani tanítókkal karöltve, Szabadkán az iskolai takarékpénztárak intézményét már néhány héttel előbb életbe is léptette, midőn ezen eszme a fővárosban megpendítettett volna, — Dr. Guln írja, hogy a nagyobb betétek részben a szülőktől is származnak, mely körülmény arra mutat, hogy az iskolai takarékpénztárak már a társadalom körébe is behatoltak s az intézmény egyik célja, hogy a pazar szülők gyermekeik által a takarékosagra szoktattassanak, megvalósulni kezd. Csakugyan, nem egy e helyről tudatott tény mutatja, hogy másutt is az iskolai takarékpénztárak ilyenemű áldásos hatása is észlelhető.

3. Azon új helyek, melyekben az iskolai takarékpénztárak intézménye a jelen tanév folyamában életbeléptetett, a következők: Budapest (medve-utczai s lipótmezei iskola), Kecskemét, Kun-Szt.-Miklós, Pápa, Szeged, Takács és Tót-Bánhegyes.

4. A kimutatás szerint tehát jelenleg már 93 tanító hozta be osztályába az iskolai takarékpénztárakat. Ha összehasonlítjuk e számot az országban tényleg működő mintegy 20,000 tanító számával, a haladás kétségkívül nagyon csekélynek látszik. Nem lehet azonban figyelmen kívül hagynunk, hogy igen sok tanító, hogy maga s családja számára a mindennapi szükségesséket beszerezze, kényszerítve van a hivatalos órákon kívül magánórák adása vagy bármely más módon mellékkereset után látni s az ilyeneknek nehezére esik az iskolai takarékpénztárak kezelésére, habár hetenkint csak egy félórát is szentelni. Ez okból

IZIMUTATÁS.

Hely-	szám-	A helynek neve és az iskolának jellege		A kezelték száma		száma a tanulóknak		Megtakarított összeg		Esik egy tanulóra		A régi összeggel együtt	
		A helynek neve és az iskolának jellege		A kezelték száma		száma a tanulóknak		Megtakarított összeg		Esik egy tanulóra		A régi összeggel együtt	
								frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
1	1	Abauj-Szántó, izraelita népiskola . . . . .		1		171	63	121		1	69	121	—
2	2	Budapest, kereskedelmi akadémiá . . . . .		6		352	193	1240	60	6	42	7548	60
3	3	» kereskedelmi testületek . . . . .		7		445	91	298	30	3	26	1544	60
4	4	» II. kerületi polgári iskola . . . . .		2		353	65	98	21	1	50	201	40
5	5	» Medve-utcai iskola . . . . .		1		44	25	21	17	—	80	21	17
6	6	» Lipótmezői iskola . . . . .		1		44	21	65	21	3	1	65	21
7	7	» Stáció-utcai iskola . . . . .		2		89	34	33	—	—	96	33	—
8	8	Cegléd, ágostai ev. nép elemi iskola . . . . .		1		84	66	157	98	2	39	209	54
9	9	Eperjes, Koogr. izraelita népiskola . . . . .		1		85	40	150	—	3	75	310	—
10	10	Kassai állami főreáliskola . . . . .		1		202	20	200	50	6	91	410	30
11	11	Kecskeméti községi polgári iskola . . . . .		3		?	48	698	21	14	54	698	21
12	12	Körmöczbányai állami főreáliskola . . . . .		2		256	65	255	9	3	77	381	77
13	13	Kun-Szt.-Miklós, községi elemi iskola . . . . .		6		439	228	208	69	—	90	208	69
14	14	Lőcsé, evang. községi iskola . . . . .		1		182	115	944	41	8	21	944	41
15	15	Lovász-Patona ág. evang. iskola . . . . .		1		162	44	67	9	1	52	77	77
16	16	Magy.-Igen, ev. reform. elemi iskola . . . . .		1		34	16	15	36	1	2	15	36
17	17	Modor, állami tanárképző . . . . .		1		28	28	407	65	14	56	407	65
18	18	M.-Sziget, áll. gyak. képezde . . . . .		1		66	46	64	70	1	40	64	70
19	19	Nagy-Kanizsa áll. segélyző községi fiu polg. iskola . . . . .		1		.	.	.	.	.	.	.	.
20	20	N.-Kikinda, katól. szerb izraelita iskola . . . . .		11		750	95	1043	8	10	98	1043	8



16	23	Ó-Szőny, hely. felső fiu- és leányiskola . . . . .	1	66	37	34	70	—	94	34	70
17	24	Pápa, evang. elemi iskola . . . . .	1	74	45	246	63	5	48	246	63
18	25	Pécs, állami főreáliskola . . . . .	1	265	53	373	76	7	5	1294	67
19	26/27	Rimaszombat, nyilvános fő leány- és protest. gymnasium . . . . .	3	203	27	192	97	7	14	211	97
20	28	S.-A. Ujhely, ref. leány-nővelde . . . . .	1	60	23	65	—	2	60	457	26
21	29	Somorja, felső leányiskola . . . . .	2	12	8	264	30	33	3	427	85
22	30	Sümeg-Mihályfa, községi népiskola . . . . .	1	105	51	292	74	5	34	272	74
23	31/35	Szabadka, felső gym., zárda, polgári képezde. . . . .	5	4204	725	29915	92	41	90	29915	92
24	36	Szeged árvaházi iskola . . . . .	1	45	45	160	—	3	55	160	—
25	37	Szegszárd, községi polgári fiu- és felső leányiskola . . . . .	5	117	84	244	34	2	90	270	52
26	38	Székesfehérvár, községi főreáliskola . . . . .	2	179	35	54	66	1	56	54	66
27	39	Szombathely, községi elemi iskola . . . . .	2	527	205	31	38	—	5	114	57
28	40	Takács, evang. népiskola . . . . .	1	69	12	23	47	1	95	23	47
29	41	Temesvár, községi elemi iskola . . . . .	1	48	48	68	50	1	42	68	50
30	42	Tóth-Bánhegyes, evang. népiskola . . . . .	1	150	73	17	87	—	24	17	87
31	43	Uj-Szivác, izraelita községi iskola . . . . .	1	37	18	16	50	—	91	54	—
32	44	Vár-Palota, izraelita népiskola . . . . .	2	124	69	175	17	2	53	360	24
33	45	Veszprém, katolikus elemi iskola . . . . .	2	120	11	40	82	3	71	40	83
34	46/48	Zala-Egerszeg, polgári fiu- és leányiskola . . . . .	6	120	69	414	15	6	12	414	15
35	49	Zilah, evang. községi iskola . . . . .	3	145	.	17	67	.	.	17	67
		Összesen . . . . .	93	10457	2938	38705	81	.	.	48764	67

gondoskodni kellene oly eszközről, hogy azok, kik az iskolai takarékpénztárak kezelésével foglalkoznak, fáradságukért némi kárpótlást nyerjenek. Sajnos, hogy a mi jelenlegi nemzetgazdasági s pénzügyi viszonyaink között teljesen lehetetlen minden közreműködőt, bármily szerény összeggel, honorálni; mert ha a 20,000 tanító közül csak ezernek adnának is 20-20 frtot ezen fáradságukért, már maga ezen összeg 20,000 forintot tenne ki, mely összeget előteremteni egyelőre majdnem lehetetlen. — Ezen baj enyhítése végett beható tanulmányozás után azon kisegítő eszköz találtatott fel, hogy az iskolai takarékpénztárak kezelésével foglalkozó egyének közt bizonyos összeg sorsoltatnék ki mintegy ösztönzésül. Sikerült e célra a múlt iskolai év végével 100 aranyat gyűjteni össze. (E célra ajándékoztak 1—1 aranyat Dr. Ballagi Mór, Királyi Pál, Mendel István, Wolfner Gyula; 2—2 aranyat Popper Armin, Török József s egy névtelen; 5—5 aranyat Détsi Albert, Lévy Henrik, Röck Szilárd s Ráth Károly főpolgármester; 10—10 aranyat az első hazai takarékpénztár, Gschwindt Mihály, a fővárosi takarékpénztár, Tömöry s Wodianer Albert; s végre 20 aranyat W. B. F.) Az így összegyűlt összeg 5—5 aranyból álló 20 nyereményre osztatott fel, s f. évi július 31-én a népnevelők egyesületének helyiségében Tóth József tanfelügyelő elnöklete alatt megtörtént a sorshuzás, miután az intézménynyel foglalkozó 89 tanító s tanférfin nevei egy urnába tétettek s abból kihuzattak. (A 89 név később van közölve s \* által megjelölve a nyerők nevei.) A bizottság elnöke Tóth József tanfelügyelő gondoskodott arról, hogy a nyerőknek az aranyok megküldésének. Egyesek, kik elég vagyonosak voltak, a nyereményeket jótékony célokra adományozták, voltak azonban olyanok is, kiknek e néhány arany igen jól esett s az e tárgyban beérkezett levelek s köszönetnyilvánítások általában tanusítják, hogy az eszme teljesen megfelelt kitűzött céljának.

5. Mivel azonban az iskolai takarékpénztárak intézménye az országban napról napra inkább terjed s az aranyok összegyűjtése folytonosan nagyobb mérvben s évenként igen nehéz lenne, a „Nemzetgazdasági egyesület“ a vallás- és közoktatásügyi miniszter ö Excellenciájához kérelmet adott be oly célból, hogy a magas kormány, esetleg a törvényhozó testület gondoskodjék

a megfelelő intézkedésekről, hogy az aranyok kisorsolása a jövő tanévben is megtörténjék a szükséghez mért arányban. A beadott kérvény a következő:

Nagyméltóságú Miniszter! Kegyelmes Urunk!

A mély tisztelettel alólírt egylet bátorodik azon ügy érdekében Excellenciához fordulni, mely gazdasági reformunk egyik legfontosabb pontjához fűződik, az iskolai takarékpénztárak érdekében. Tesszük ezt annál is inkább, mivel Nagyméltóságod több ízben kegyes pártfogásába vette ez ügyet, utolsó ízben különösen azáltal, hogy L á b o s Imrének az iskolai takarékpénztárakat tárgyzó jeles dolgozatát 11,500 példányban kegyeskedett kinyomatni és abból 10,500 példánynak a néptanítók lapjához való csatolása, 1000 példánynak egyletünk számára való átengedése által az eszme terjesztését, meggyökerezését, az a körül támadt balfelfogás eloszlatását jelentékenyen előmozdította. Meggyőződven ezekből, hogy Excellenciád ez ügynek pártolója, bátorkodunk ezuttal a következő alázatos kérést tiszteletteljesen előterjeszteni.

Az iskolai takarékpénztárak terjedésének hazánkban egyik nagy akadálya az, hogy tanítóink csekély fizetésük miatt, melynek javítása pedig az ország jelenlegi pénzügyi helyzete mellett, bármennyire kívánatos volna, nem remélhető, kénytelenek szabad idejüket további kenyérkeresetre felhasználni és bár az iskolai takarékpénztárak kezelése csak igen kevés időbe kerül, mint ez tapasztalatok alapján már ki van mutatva, mégis már abbeli félelmökben, hogy netán nagyon igénybe fogná őket venni, azok behozatalától vonakodnak. Ezen körülmény nézetünk szerint alig szüntethető meg más módon, mintha a tanítók az isk. takarékpénztárnak kezelésével járó fáradságért némi jutalmaztatást nyernek.

Miután azonban az esetleg az összes tanítóknak nyújtandó ilyféle jutalom igen nagy összeget igényelne, meg kell elégedni egyelőre azzal, ha legalább a tanítók egy része volna jutalmazható. Hogy kik legyenek ezek, arra nézve nézetünk szerint legcélszerűbbnek mutatkozik a jutalomban részesítendő tanítók sorshuzás általi kijelölésének módozata. Mert sem az nem föltétlen ismérve a tanítók buzgalmanak az iskolai takarékpénztárak

körül, ha valaki igen sok betevő gyermeket, sem pedig, ha igen nagy betétösszegeket mutat ki, mindkét esetben az eredmény jó részt a tanítókon kívül eső tényezőktől függvén, s azért azon felfogás elfogadható, hogy minden tanító, ki az intézményt kezeli, az ügy iránti érdeklődését egyaránt bizonyítja és egyaránt érdemes a jutalomra. Az egyesek kijelölése tehát sorshuzás által történhetik, a mely módozat a lefolyt iskolai évre (mint fent) már életbe is volt léptetve, a mennyiben 100 arany állott rendelkezésre azon tanítók jutalmazására, kik a mult 1878/9-iki iskolaévben az isk. takptrak körül működtek. A keresztülvitellel az egyetemes tanitógyűlés bizottsága által választott kisebb bizottság, élén Tóth József pestmegyei tanfelügyelővel, lett megbizva.

Miután azonban ekkora összeg, ha az intézmény nagyobb terjedést nyer, nem lenne elégséges; miután továbbá ily fontos czélra, mint a milyen az egész nemzetnek a takarékosági erényre való nevelése, a magas kormánynak is közre kell működnie; miután végre épen most hangosabban és minden oldalról ismét felhangzik a szózat, hogy közgazdasági viszonyaink javítására és fejlesztésére a takarékoság által kell törekednünk: azon reményt tápláljuk, hogy Nagyméltóságod a fentebb körvonalzott jutalmazásnak több évre való állandósítása czéljából kegyes lesz egy szerény tételt a jövő évi költségvetésbe beállítani. Mert ismételve kell hangsúlyoznunk és kiemelniünk, hogy a haszon, melyet a takarékoság meghonosítása közvetlenül és közvetve, egyeseknek és az államnak hozand, ki nem számítható, — hiszen tudva van, hogy a legközelebbi multban Franciaországot is a reá rótt öt ezer milliónyi rengeteg hadisarcz megbírására csupán népének a takarékosághoz előzetes hozzászoktatása tette képessé, sőt már nálunk is épen a legutolsó iskolaévről eddig beérkezett jelentések mutatják, hány esetben szolgált az isk. takarékpénztárban összegyűjtött fillér egész sürgős szükségletek fedezésére, könyvek, ruhák beszerzésére stb.

Legalázatosabb kérésünk ennek folytán az: kegyeskedjék Excellenciád az 1880-ik évi költségvetésbe valamely arányos összeget az iskolai takarékpénztárak körül sikerrel fáradozó tanítók megjutalmazására beállítani, mely összegnek meghatározását részünkről teljesen Nagyméltóságod böles belátására

bizzuk. Ha egy illő összeg több éven át, talán egy 10 évi időszakban áldoztatnék, bizton remélhetni, hogy ez üdvös intézmény széles e hazában gyökeret ver és áldásdús hatásában ezerszer téríti meg az államnak azon áldozatot, mit meghonosítása érdekében tett. Nem tartozik jelen folyamodványunkba részletesen kifejteni, hogy ez összeg mily arányokban volna legcélszerűbben kiosztandó; annyit azonban mégis röviden jelezünk, hogy talán a nagyobb buzgalomra serkentés érdekében célszerűnek látszanék, nem egyenlő jutalmakat kitűzni, hanem talán 1 főnyereményt 100 arannyal, kettőt 50-el, ötöt 20-al, tizet 10-el, a többit pedig 5 aranyos jutalmakra felosztani. A részletek megállapítását különben teljesen Nagyméltóságod bölcsességére bizzuk, ki legjobban fogja eltalálni azon helyes módozatot, mely szerint aztán vagy a magas közoktatási ministerium, vagy pedig a tisztelettel alólírt egyesület, ha avval megbíznák, eljárna.

Bizván Excellenciád az ügy iránt eddig tett hasznos intézkedéseivel kifejezett érdeklődésében, bizván továbbá azon körülményben, hogy egy oly intézmény, melyet majdnem az összes kultur-államok kormányai, Franciaország, Anglia, Belgium, sőt Olaszországnak egymásután három minisztere iparkodott előmozdítani, magas kormányunk által is figyelemben fog részesíttetni: ismételten ajánljuk legalázatosabb kérésünket magas kegyébe és maradtunk stb.

Egy utóiratban még ki volt fejtve, hogy, midőn a kormány, vagyis inkább az állam a kész támogatás által az iskolai takarékpénztárak nagyobb mérvben elterjedését előmozdítja, ezáltal a nép takarékosági hajlamát is fokozza: egyuttal neveli, s pedig jelentékenyen neveli a pontos adófizetők számát, apasztja az adóvégrehajtások s az oly sok nyomort, bajt okozó uzsorák áldozatainak számát, mert a kinek a szekrényében van egy takarékpénztári könyv, az sem az adóexecutiónak, sem az uzsorának nem eshetik áldozatául. S ha a magyarországi iskolákban tanuló másfél millió gyermeknek csak egynegyedrésze vesz részt ez intézményben a (jelenlegi számarány pedig 28<sup>o</sup>/o) s minden egyes gyermek csak 8 frtot takarít meg, (az átlag jelenleg több mint 13 frt), már az iskolákban megtakarított összeg évenként három millió frt lesz, a mely összeg után azon takarékpénztárak; hol ez elhelyezve van, adót tartoznak fizetni stb.

A nemzetgazdasági egyesület e kérelmére hivatalos választ ugyan még nem nyert, de úgy a vallás- és közoktatásügyi miniszter ő exczellenciájának, mint a pénzügyminiszter ő exczellenciájának fentebb is említett szóbeli kegyes ígérete folytán a kérvény kedvező elintézése biztosan remélhető.

6. Öröndetes tényként lehet felemlitenünk, hogy úgy az országos ipar-egyesület, mint a népoktatási kör legközelebb elhatározta, hogy az iskolai takarékpénztárak intézményét az idei iskolai évre iskoláikban életbe fogják léptetni.

7. Az egyetemes tanítógyűlés által, mely múlt év augusztus havában tartatott meg, határozatainak végrehajtása végett kiküldött nagy bizottsága felhívta azon tanítókat, kik az iskolai takarékpénztárakat már tényleg életbeléptették, hogy az e téren tett tapasztalataik alapján a bizottság által feltett 17 kérdésre válaszoljanak. Együttal kimondotta ugyanazon bizottság, hogy: minél biztosabb tapasztalatok gyűjtése végett óhajtandónak véli, hogy az iskolai takarékpénztárak intézménye minél több iskolában legyen meghonosítva.

8. Végül felemlítjük, hogy e sorok írója a jelen évben is 50 frtot osztott ki a kereskedelmi akadémia derék, szorgalmas s takarékos növendékei között.

\* \* \*

Elmondtuk főbb vonásaiban mindazt, mi Magyarországon a múlt tanév alatt az iskolai takarékpénztárak érdekében történt; később igyekezni fogunk összeállítani az intézménnyel tényleg foglalkozó tanítók s tanférfiak — huszonhatnak — tapasztalatait s megjegyzéseit. Az iskolai takarékpénztárak erkölcsi s egyuttal gyakorlati, anyagi hasznairól részletesen beszélni, már feleslegesnek is látszik. Mert a kit mindeddig meg nem győztek azon számos, szóval s írásban kifejezett elméleti s gyakorlati érvek, melyek az intézmény érdekében felhozattak \*) és e z iratban foglalvák; arra további magyarázatokat vesztegetni czélszerűtlen, az nem a k a r j a, hogy őt meggyőzzék s a merev tagadással szemben minden érvelés haszontalan.

---

\*) Utalunk e tekintetben különféle e tárgyat ismertető iratokra, u. m. Guln, Kenessey, Kessler, Lábos, Laurent, Lewin, de Malarce, Schröter, Weisz, Wilhelmi.

Mindamellett lehetlen némely ellenvetésekkel szemben legalább positiv adatokra nem hivatkozni. Vannak például egyesek, köztök tanítók is, kik az iskolai takarékpénztárak ellen több ivre terjedő értekezéseket irnak, azokat »komédiá«-nak nevezik el, melyeket szerintök »elvégre már abba kellene hagyni«; egyének, kik az iskolai takarékpénztáraknak minden lehető s lehetetlen rossz következményeket akarnak tulajdonítani, így pl. erkölcsi romlottságot, hajlamot a lopásra, irigységet, gyűlöletet, fősვნისséget, egy szóval minden bűnt az iskolai takarékpénztáraknak tulajdonítanak. De gondolható-e, hogy a belga tudományos akadémia által kiküldött jury, mely öt évi tapasztalat alapján, 10,000 franknyi jelentékeny jutalmat adott Laurent tanárnak, ki az iskolai takarékpénztárak eszméjét ott nemcsak elméletileg hirdette, de a gyakorlatban is nagy sikert mutatott fel; gondolható-e, hogy e tekintélyes jury e nagyszerű jutalmat oly intézményért ítélte volna oda, mely megrontja az erkölcsöket? szabad-e feltételeznünk, hogy az angol parlament, a francia, olasz, belga kormányok oly ügyet pártfogoltak volna lelkesen, buzgóan, mely a népet, a jövő nemzedéket a bűn útjára volna képes terelni? Lehet-e elgondolnunk, hogy Deák Ferencz, Csengery Antal, a fővárosi tanügyi bizottság, iskolatanács, hatóság s testület, hogy a nemzetgazdasági egyesület, a reformátusok konventje, az országos iparegyesület s népoktatási kör oly ügy védelmére keljenek, mely az ifjúságot képes volna megmértelyezni?

Mondják azt is, hogy a gyermekek, midőn iskolából kilépnek, megtakarított pénzüket kiveszik s haszontalanságokra költik el. Megengedjük, hogy néha ez is megtörténik, de legtöbb esetben nem s az utóbbiak tette már nyereség. Örökké igaz marad, hogy a mit fiatal korában megszokik az ember, azt cselekszi későbbi éveiben is. Kit gyermekkorában nem szoktattak józan takarékosagra, azt öreg korában hasztalan kényszeríti erre a sors csapása is. A képviselőjelöltek programbeszédeiben megszokták már, hogy hangsúlyozzák a takarékoság szükségét: tényleg azonban ez irányban alig történik valami, mert ifjúságunkban nem voltunk a takarékosagra szoktatva. S mert, midőn az alap ingatag, könnyen összeomlanak a leg-szilárdabbnak látszó épületek is, a takarékoság meg nem

szokása miatt egymásután dől nyomorba nálunk annyi sok család s a takarékoság érzetének hiánya, nem egy egyént visz veszedelembe, fogságba, öngyilkosságba. A múlt év augusztus havában tartott harmadik egyetemes tanitógyűlés alkalmával még az iskolai takarékpénztárak eszméjétől némileg idegenkedő Péterffy alelnök is így szólt: »Valóban a magyar népben megvan a pazarlásra való hajlam. Magyarországon sokkal többet költünk az eszem-izsomra, mint arra, hogy az örökösöknek legyen mit enni, ha véletlenül árván maradnak... Nem tartozom azok közé, a kik a külföldet akarják majmolni... de ajánlom, mondja ki az egyetemes gyűlés, hogy kell valamit tenni azért, hogy a magyar népből a pazarlási hajlam kivesszen s hogy a mi eddig történt az iskolában, az nem elég, de kell még többnek is történnie«.

Hivatkoztunk fentebb Belgiumra, Angliára, továbbá Francia- s Olaszországra. Állításainkat illő részletesen is indokolni.

Belgium nagy tiszteletdíjáról már szólottunk. Megemlíthetjük még ezen országból, hogy Gand város községi iskoláinak kimutatása f. év június 30-áról a következő adatokat mutatja: Az iskolákat 15,236 gyermek látogatta, ebből 10,114 gyermek (tehát  $\frac{2}{3}$ ) megtakarított 249,813 frankot.

Angliában a parlament határozata folytán 1877. augusztus 14-én kinyomatott 22 folio oldalt tevő kimutatás szerint az iskolai takarékpénztárak (»School Savings Bank«) 1008 községben léteztek; itt 216,500 gyermek 1.006,500 frtot takarított meg. Ugyanott a parlament 1875-ben és 1876-ban a takarékos gyermekeknek 53,500 takarékpénztári könyvecskét osztott szét jutalmul, különösen kiemelve azon jó t é k o n y b e f o l y á s t, melyet a gyermekek takarékosága a szülők re gyakorol.

Franciaországból, melynek kormánya de Malaret Belgiumba küldte, hogy ott az iskolai takarékpénztárakat tanulmányozza, 1877. december végéről van kimutatásunk, melyből látjuk, hogy ez időben a nevezett intézmény 60 departementban 8033 iskolában honosult meg; ezen iskolákban 177,040 gyermeknek 143,272 takarékpénztári könyvecskéje volt 2.964,352 frank értékkel. 1878. július havában az iskolai takarékpénztárak intézményét a 86 departement közül már 83-ban életbe léptették.

Olaszországról Luzzatti bank- s takarékpénztári igazgató



tudatja, hogy habár ott az iskolai takarékpénztárak intézménye csak rövid idő óta honosult meg, az iskolába járó gyermekek által megtakarított összeg már is mintegy 500,000 frankra megy. Négy körlevél áll ez országból rendelkezésünkre. Hármát Bonghi, Coppino és Ferrati egymásután jövő miniszterek adtak ki, mindannyian kiemelték az iskolai takarékpénztárak jelentőségét; egyuttal kilátásba helyeztetik, hogy az ezzel foglalkozó tanítók megjutalmaztatnak. Sella volt pénzügyminiszter így szól: „A gyermekek takarékosága rendkívüli hatással van azok szülőire, kik épen ez által veszik észre, hogy ők tulajdonkép többet s inkább képesek megtakarítani s ekkép gyermekeikkel versenyezve, magoknak is mielőbb takarékpénztári könyvecskéket szereznek be.“

Ezekén kívül végre, last, but not the least, mivel saját hazánkban is egyes tanítók egy — egész négy évi tapasztalatra hivatkozva jelentéseikben, oly magasztalólag szólnak az ügyről s minden ellenvetéseket, mint tarthatlanokat, részletesen megczáfolnak: jogosan lehet reménylenünk, hogy az ügy eddigi ellenfelei is jobban meggondolják a dolgot s e kétségtelen áldásos intézményt minél többen fogják meghonosítani.

Még inkább lehet reménylenünk, hogy az ügy barátai meghallgatják következő kérésünket az ügy érdekében, t. i. hogy a haza javára tovább is minden tekintetben buzgón fogják ezen ügyet pártfogolni és elősegíteni.

Az iskolai takarékpénztárak kezelőihez pedig e sorok írója azon kérelmet intézi, hogy minden hó végén egyszerű levelezési lapon tudassék vele, hány növendéke van és hány vett részt ezen intézményben s mennyit takarítottak meg. A tanév végén pedig bélyegtelen levelekben legyenek szivesek a következő 6 kérdésre válaszolni: 1. Hogy hívják s minő jellege van az iskolának? 2. Hány tanuló jár belé? 3. Hányan vettek részt a takarékoságban? 4. Mennyi a megtakarított összeg? 5. a kezelők neveit és 6. Minő tapasztalatokat tettek az intézményre vonatkozólag az év folyama alatt?

Nem hiheti e sorok írója, hogy azok, kik az iskolai takarékpénztár érdekében az iskolai év alatt oly sok időt áldoznak, sajnálnák azon kevés időt, mely alatt e kérdésekre meg-

felelnek. Mint használjuk fel becses közleményeiket, arról a jelenlegi értekezés eléggé tanuskodik.

Nem vonjuk ugyan kétségbe, hogy, mint a jelenlegi ügybarátok, ugy ezen jó ügy ezentúl megnyerendő hivei az iskolai takarékpénztár kezelését tisztán hazafias buzgalomból, örömmel s a nélkül, hogy anyagi jutalomra számítanának, vállalják el; mindamellettt többeknek örvendetes hír lesz az is, hogy az iskolai takarékpénztárak érdekében működő egyének javára eszközözlendő aranykisorsolás ismétlését (mint fent) biztosan meg lehet ígérni.

S most záradéku ismételjük Széchenyi Istvánnak jeligeül is használt következő böles szavait:

»Legyünk meggyőződve, hogy köztünk többé-kevésbé mindegyik, sőt hazánk minden fia, vérünk mentője, népcsaládunk jótevője, nemzetünk feldiszipője lehet; s azért töltse be minden magyaremler helyét hű sáfárilag.«

\* \* \*

S ime! Itt következnek az iskolai takarékpénztárak kezelésével foglalkozott igazgatók, tanítók stb. igen fontos jelentései, melyekre különösen felhivjuk minden olvasó figyelmét; ezek a valódi életből, saját tapasztalásaikból nyert meggyőződés után ítélnak, nem pedig — a mint sajnos gyakran történik — csupa frázisokkal, üres szavakkal, tapasztalás nélkül irnak és beszélnek a jó ügy ellen.

I. **Abauj-Szántón** Wittmann Miksa tanító vezetése alatt 63 tanuló takarított 121 frtot. Wittmann ezt írja:

»Két héttel ezelőtt történt, hogy egy szegény iparos, — kinek két gyermeke szintén hoz pénzt a takarékpénztárba, — felkér engem, lennék oly szives, gyermekeinek megtakarított pénzét neki átadni, miután mestersége jelenleg rosszul menvén, iskolapénzt (tandíjt) fizetni nem képes. Én szives készséggel mentem a városi takarékpénztárba s kivettem a gyermekei által betett összeget. A pénz csakis ép a tandíjra volt elég, de szegény embernél bizony ez is nagy összeg. Az apa azt mondá nekem, mily jó, hogy gyermekeinek olykor adott néhány krajczárt, most ők segítették ki a zavarból. Ime egy fontos ok az iskolai takarékpénztár életrevalóságára.«

II. **Budapest, stáció-utczai** közs. elemi tanodában kezelte

az iskolai takarékpénztárt — Bárczen János igazgató ellenőrzése mellett — Kálnay Nándor tanító. 34 tanuló megtakarított 33 frtot. K. azután azt adja hozzá:

»Két évi gyakorlatomból meggyőződtem, hogy mindazon érvek, a melyeket az iskolai takarékpénztárak ellenzői felhoztak, helytelenek, mert ezen üdvös intézmény a gyermekek közt sem irigységet, sem lenézést, sem más rossz szenvedélyt nem idézett elő; a kezelésben pedig a hetenkénti  $\frac{1}{4}$  órai kis fáradságot kivéve, nehézséget épenséggel nem tapasztaltam. Sőt ellenkezőleg: a gyermektakarékpénztárak eredményeül tekinthetem azt, hogy a gyermekek közt az azelőtt divott testet, lelket megmértelyező nyalánksággal felhagytak.

Én azt hiszem, hogy türelem, buzgalom és egy kis jóakarat mellett a haza e szent ügye is előbb-utóbb győzedelmeskedni fog.

Nagyságodnak pedig szivem mélyéből kívánom, élje meg még azt is a legjobb egészségben, míg Magyarország összes népiskoláiban meghonosittatik és felvirágzik a gyermek-takarékpénztár, hogy a bibliai ősz Simeonként nagyságod is elmondhassa: »Most bocsássad el Uram a te szolgádat, mert látták szemeim, ha nem is a bibliai üdvözítőt, de Magyarország pénzügyi kalamitására, illetőleg abból való kibontakozásra nézve, a valódi üdvözítőt, a gyermek-takarékpénztárakat«.

III. Budapest, medve-utczai közs. iskolában Viszoly István tanító kezelte 25 gyermek betétét 21 frt 17 krt és azt írja:

»Mondhatom, hogy növendékeim örömmel takarékoskodtak; bárcsak a jó kedv soha se lanyhulna náluk! Adja Isten, hogy a jó kezdete jó szokássá válván, rövid idő múlva érezhessék a derék fiucsók, s otthon a család is, annak üdvös hatását! Szivemből óhajtom, hogy a takarékoságnak az legyen gyakorlati előnye: miszerint a szülők, gyermekeik példája által buzdittatva, hasonlóan szokják meg a takarékoságot. És én azt hiszem, hogy a jó példa többet is vonz maga után. A szülő, ki látja, hogy fia mily jó uton kezd járni, mily dicséretre méltó tettekre képes, gyermeke jó példájának követésére buzdul. S ha mindjárt nem is kezdi meg a spórolást: de néhányszor fogához fogja verni azt a pénzt, a mit ki akar adni«.

»És egyelőre ennyivel is megelégedhetünk. Még csak azt vagyok bátor ide jegyezni, miszerint igen örülök annak, hogy

nagyságod üdvös tanácsa, — a miben, megvallom őszinten, Tamás voltam, nem hangzik el a pusztában. Az eszmét majd fölkarolják egymásután a tanodákban».

**IV. Budapest, lipót-mezői közs. iskolában kezelő Hofer Ferencz vezető tanítónál** 21 tanuló takarított 65 frt 21 krt. H. azután azt írja:

»A résztvevők általában szegény szülők gyermekei voltak...

Forró óhajom, hogy ezen jótékony és a jövőre nézve nagy borderejű intézménynek, minél előbb s minél több követője legyen!

Továbbá, hogy ezen adatok győzzék meg az intézmény ellenzőit a felől, hogy az iskolai takarékpénztárak nemzetünkre nézve igen üdvös és ugyszólván nélkülözhetlen dolgok, és hogy a takarékoság kezdete, bölcsője a népiskola.

Miután pedig a takarékoság nézetem szerint egyszersmind művelődési és nevelési eszköz — a vagyon pedig hatalmat ad — tanítsuk a népet takarékoságra, s lesz belőle művelt és hatalmas nép«.

**V. Budapesti kereskedelmi akadémiában** 193 tanuló betett ez évben 1240 frt 80 krt, az előbbeni évekkal együtt 7548 frt 60 kr. Ugyanitt a kereskedelmi vasárnapi iskolában 91 tanuló takarított ez idén 298 frt 30 krt, az előbbi évekkal együtt 1544 frt 60 kr. E két pénztárt kezelték: Bárczen János, Lewin Jakab, Lubich Emil, Maksziány Ágost, Névay László, Nordheim Gyula, Pröll Antal, Szélba József, Tóth Gábor, Vajdaffy Ágost és Vörös Kálmán. — A keresk. akad. jelentésében Lewin Jakab igazgató különösen kiemeli az isk. takarékpénztárak előnyeit. E jelentésből álljanak itt a következők:

»Igaz, a betett összeg jó része ismét kivétetett, de másfelől az is bizonyos, hogy míg különben e pénz kétségkívül haszontalanságokra fordítottatott volna, az iskolai takarékpénztár fennállása folytán hasznos, vagy legalább nem káros célokra fordítottatott, mihez még azon nagy erkölcsi nyereség is járul, hogy így az ifjuság saját tapasztalásból megtanulta, hogy a haszontalanságra irányuló pillanatnyi vágy leküzdése útján nemes élvezetet szerezhethet magának, hogy csekély és figyelemre alig méltatott betétekből tekintélyes összeg nőhet, végre hogy mily

jó és fontos, ha az embernek szükség esetében van mihez nyulni. Pedig az ilyen tanulság az egész életre kihat; az akarat fölötti uralkodásban s a szenvedély legyőzésében nyert gyakorlat, mondhatnók a jellem gymnastikája, megedzi az erélyességet és egészségessé teszi a szívet s a lelket. Nem lehet eléggé ismétel-nem, hogy mindazon káros befolyásokból, melyeket honi pädagogusaink elméleti deductiói szerint az iskolai takarékpénztár-nak az ifjuságra gyakorolnia kell, minők állítólag az irigykedés, fokozott pénzvágy, mely egész a lopásig vezet, szűkkeblűség, fukarság stb., hogy — mondom — mind ebből a gyakorlatban semmi, de épen semmi sem mutatkozott, sőt az ellenkező befolyás nem ritkán nyilvánul. Legyen szabad szavam bizonyítására itt egy-két esetet közölnöm, mely intézetünknel előfordult. H . . . . J . . . ., III. osztályu tanuló, egy általában gazdagnak tartott kereskedő fia, rövid idő múlva a beiratás után izgatottan és szomoruan oly kéréssel jött hozzám, engedjem meg, hogy a korábbi két év alatt a takarékpénztárba berakott összes betéteit (ezek összege 60 frtra ment fel) kivehesse. Én természetesen nem akartam teljesíteni kérését mindaddig, míg fel nem mutatja atyja beleegyezését és meg nem mondja, hogy a pénzt mire akarja fordítani. Ekkor a fiu sirva fakad és elmondja, hogy atyja önbűne nélkül, csődbe és koldusbotra jutott és így nem képes érte a tanítási díjt megfizetni; mivel pedig a szabad helyeket már mások nyerték el, ő az intézetben csak úgy maradhat meg, ha a tanítási díjt saját megtakarított pénzéből fizeti meg; ezt szeretné is tenni azon reményben, hogy a még hiányzó 3 frtot sikerülni fog megszereznie, vagy talán el is engedik neki. — Midőn most megmondtam neki, hogy a f e l g y ü l t k a m a t o k b ó l a 3 forint is kifutja, mily nagy volt öröme! Nekem azonban a mellett kellett maradnom, hogy atyja szóbeli beleegyezése nélkül a pénzt ki nem adhatom. Atyja csakugyan meglátogatott s a megtört férfi nem győzött eleget hálálkodni, hogy az iskolai takarékpénztár intézményét nálunk meghonosítottam. Az ügy csakugyan a fiu kívánsága szerint intéztetett el, ki a tanítási díj többi részleteire nézve halasztást nyert. A másik eset a következő: F . . . . K . . . . a felső osztály egyik díjfizetés alól felmentett növendéke, leczke-adás útján szerzett pénzéből a korábbi években összesen

75 frtot tett volt be az iskolai takarékpénztárba, és most egyszerre az egész összeget ki akarta venni. Én természetesen ugyanazon feltételeket szabtam, mint a másik esetben. Ekkor az ifju megzavarodva elmondja, hogy atyja ép uton van és így nem jöhet hozzám kijelenteni beleegyezését, melyet kétséggel megadna; a mi pedig a célról illeti, melyre a pénzt fordítani akarja, azt lehetetlen megmondania. Nekem meg kellett maradnom kijelentésem mellett. Ekkor az ifju egy iratot mutat fel, mely nem volt más, mint végrehajtási rendelet atyjának adóhátralék fedezése végett már lefoglalt ingó vagyonára nézve; egyszersmind kijelenté, hogy az ügy nem tűr halasztást. Én teljesítettem kérését és nagy meglepetéssel szemléltem az ifjut, ki mentő angyala lett szegény családjának.

Midőn a szerencsétlen Szeged pusztulásának híre érkezett, rögtön köröztettek gyűjtőiveket, melyeken a legrövidebb idő alatt **252 frt** gyűlt össze. — A boldogult Eötvös szobra leplezésének ünnepélyes alkalmával az ifjak küldöttség által képviseltették magukat, mely az ifjuság nevében szép koszorút tett le a szobor talapzatára. E koszorút a tanulók szintén maguk között önkénytelenül eszközölt gyűjtés útján szerezték.

VI. **Czeplédről** írja **Mészáros János** evang. néptanító, hogy az ő vezetése és kezelése mellett az utolsó iskolaévben 66 tanuló takarított 159 frtot 98 krt és hozzá teszi a következő érdekes észrevételt: »Jól esik lelkemnek e tudat, hogy a nagyságod által ez intézmény felkarolására toborzott pályatársaim sorában én is egy szerény harcosként működöm a kitűzött nagy cél, a nemzet boldogságának eszközzésében.

Az intézmény vezetésével együtt járó némi gond és fáradtságért édes jutalmul esik a tapasztalat, mely következményeiben már közelben is áldásosnak tünteti föl. Az általánosan tapasztalt jó következmények mellett csak egy esetre kívánom nagyságodnak figyelmét fölhívni, mely nálunk már maga eléggé igazolja az isk. takarékpénztár szükségességét. A dolog így áll:

Növendékeink nagyobb része az iparos osztályhoz tartozó szülők gyermekei lévén, sokan esnek el jövőjük biztosításától az apának vagy nagyon is korlátolt keresménye, vagy épen annak könnyelmű élete folytán. Egy az utóbbiakhoz tartozó apának gyermeke az, a ki egyike a legszorgalmasabb takarítók-

nak, kire egykor kisegítő s valóságos áldás lehet az isk. tak. pénztár. Ugyanis a könnyelmű és házsártoskodó apa mellett a gyermekek boldogságáért hevülő édes anya kedvező eszközül ragadja meg a takarításra isk. takarékpénztárunkat, melybe minden viszály elkerülése mellett küldheti be gyermekétől az apa keresményéből elvont hatosokat. S így az apa, a ki más módon minden takarékoskodási szándéknak útját állja, a gyermeke iránti szeretetből bele van rántva az önkéntelen takarékoskodásba; mely eset, akár az eddig megtakarított összeget, akár az erkölcsi hasznot tekintsük, az isk. takarékpénztárnak szükségessége és áldásos volta mellett bizonyít.

Nem említve a vagyonosabb földmives szülőket és gyermekeiket, kik kivétel nélkül sorakoztak az isk. takarékpénztár körül, a szegényebb s kézi-munkájuk után napszámból élő szülők közül is többen vannak, kik fölismerve intézményünk célját, sokszor nélkülözések árán is takarított fillérjeiket sietnek beküldeni gyermekeiktől, hogy azok nevén és azok számára megtakarítsák azokat. Ez esetben ugyan nem a gyermek, de a minék én szintén örülök, — mert hisz a cél az is — már a szülők takaritanak.

Ezen örömdetes tapasztalatokból önként magyarázható azután intézményünk fokozatos fejlődése és az eddig elért erkölcsi és anyagi eredmény. Mig így iskolánkban a takarékpénztárt eddig tapasztalt több jó oldala tette ajánlatossá és főnállását jövőre is biztosítja, addig a vele járó és belőle eredhető veszélyekre vonatkozólag jó lelkiismerettel mondhatom el, hogy három évi kezelés után is csak az intézmény ellenségei után ismerem azokat.

VII. **Kassán.** Dr. L u c z Ignác, tanár az állami főreáltanodában, kezelte a takarékpénztárt. Betett 91 tanuló 410 frt 60 krt, kivettek 68-an 210 frt 10 krt, maradt 29 tanulónak 200 frt 50 kr.

Azután azt írja: »Ez intézmény nálunk most három éves életű, de bevallom, hogy annyira nem virágzik, a mennyire legalább én — a ki annak hasznáról lélekben meg vagyok győződve — óhajtanám. Ennek pedig oka az, hogy ifjaink csakugyan nem takarékosak s egy-két krajczárral gazdálkodni — a mint mondják — nem tartják érdemesnek.

Igazi magyar felfogás . . . Ámde épen e baj orvoslására

törekszik az iskolai takarékpénztár s mivel annak rossz oldalát három évi tapasztalás után sem észleltük, a jobb jövő reményében ezen intézményt iskolánkban valószínűleg ezután is fentartjuk».

**VIII. Kun-Szent-Miklósról** Baky Malatinszky Anna tanítónő és egyszersmind az iskolai takarékpénztár jegyzője írja, hogy az ottani hat osztályú községi elemi népiskolában csak m. év deczember hóban kezdték életbe léptetni az iskolai takarékpénztárt és pedig mind a hat osztályban; 439 tanuló közül takarított 228: 208 frt 69 krt. Kezelték azt következő tanítók: Molnár István (az iskolai takarékpénztár elnöke), Gáspár Imre (pénztárnok), Baky Malatinszky Anna (jegyző), Rozgonyi Endre, Benke Fogarasy Teréz, Gáál Etelka. A felülvizsgálatot vagyis az ellenőrzést magára vállalta Técsy József, isk. széki elnök.

Ez pedig a következőket írja: »Mind a mellett, hogy az intézmény a kezdet legkezdetén van, . . . az eredmény kielégítő . . . Megemlítendő, hogy iskolánkban a növendékeket a honoratiór- és iparos osztály csak igen kis mértékben szolgáltatja, legnagyobb részét a telkes gazda és napszámos osztály gyermekei teszik ki; tehát annak minden krajczárja 5—10-szeresen számítható. De lett volna bár az eredmény kevesebb, a czél eddig is meg van közelítve; a gyermekek közt a takarékoság magvai elhintettek, mi csak üdvös és gazdag gyümölcsöt eredményezhet. — A mellett gondosságra szokik a gyermek, mert a legkisebb osztály leggyengébb növendéke is az év minden szakában képes megmondani, ha könyvecskéje nem volna is, mihez még nem is ért, krajczárjainak számát. Személyesen ismerék gyermekeket, kik, a mint pénzt kaptak, első és elmulaszthatlan teendőjüknek tartották, hogy a boltba czukorkákért, vagy a piacra gyümölcsért szaladjanak. Azok most a legtakarékosabbak s nagyobb örömük telik megtakarított pénzecskéjükben, mint előbb a nyalánság szopogatásában. — Az iskolai takarékpénztár tehát a mellett, hogy a takarékoság megszokásához, mondhatni, legfőbb tényező, szív- és léleknevesítő intézmény, míg a hol a növendékek közt az hiányzik, lappangva bár, de a pazarlás, dobzodás, egészség elleni merénylet üti fel sátorát, mi felnőtt korban nem ritkán torkosság, iszákossággá fajul».

**IX. Lőcsén** már négy év óta vezeti az evang. községi



iskolában Ormos Károly tanító az iskolai pénztárt, a hol 182 tanuló közül 115 takarított 944 frt 41 krt. Ormos ur még azt írja: »a 4 évi gyakorlat engemet tökéletesen meggyőzött ez intézmény jótékony hatásáról; egyetlen egy eset sem fordult elő azok közül, melyeket szoktak a kérdéses intézmény ellen felhozni. Sem sikkasztásról nem hallottam semmit; irigységet, gyűlöletet a tanulók közt a több vagy kevesebb betétek végett nem tapasztaltam, ellenkezőleg azt tapasztaltam, hogy a tanulók rendesebbek lettek és némi rossz szokásokról lemondottak. Ez ügynek minden szombaton délután egy órát szentelek«.

X. Lovászpatonáról ir az ágost. evang. felekezeti iskola tanítója Laucsek Gyula, hogy 162 tanuló közül 44 takarított: 67 frt 9 krt és hozzá adja a következőt: »1875. nov. 22. derék lelkészünk tiszt Bognár Endre ur, elhunyt Róza nevű kis leánykája emlékét az által kívánta megörökíteni, hogy a legszorgalmasabb tanulóknak 5 frtot ajándékozott, de úgy, hogy a nyert jutalom »iskolai takarékpénztár« név alatt az egyesek által tőkésíttessék. Az összeg 9 tanuló közt osztatott ki, illetőleg kis könyvecskébe írva adatott át azon buzdítással, hogy azt szaporítani iparkodjanak. A példa, hogy mennyire hatott, mutatja a fent írt eredmény.

»Egy példa a nemes czélra s annak áldásos következményeire. Egy iparos tanonc kapott filléreit szorgalommal hordta el hozzám; szegény talán érezte, hogy nagy szükség lesz egykor a megtakarítottra. És csakugyan be is következett reá nézve a végszükség; mert hirtelen halál szakította félbe szép törekvését. Szegény környezőit, kik egy fillérrel sem rendelkeztek, vonagló perceiben azzal lepi meg, hogy a tanítónál neki van megtakarított pénzecskéje, kérjék ki és fordítsák temetésére. Szegény fiu! gazdagon halt meg, mert maga megtakarította szemfödőjének árát. Egy másik hirtelen árvaságra jut, vándorbotot kell kezébe vennie; ekkor előveszi kis könyvecskéjét, fölkeres, hogy megtakarított forintocskáit adjam ki, atyai intésekkel átadom 3 frt 50 krt kitevő összegét, intve, hogy a jó szokást soha el ne hagyja s nem hiába, mert ma Bécsben kitűnő iparos segéd s a mit itthon megkezdett, a bécsi takarékpénztárban folytatja.

Többen a tanítók részéről nagy tehernek veszik ezen áldott intézmény fölkarolását és idővesztegetést tulajdonitanak neki. Én

ellenkező véleményben vagyok; sem nagy teher, sem sok idővesztégetés, csak egy kis jóakarat s ügybuzgalom, akkor megfolyékonyan. Eljárásom e tekintetben a következő: Tanév elején egy kis hirdetmény alapján a következő pontokat függesztem ki az iskolafalra:

1. Az iskolai takarékpénztárba tenni lehet minden szombaton a délelőtti tanóra végével, az ismétlősöknek pedig délután.

2. A betevők kis könyvecskéjüket mindenkor magukkal hozzák, mert a nélkül betétel nem fogadtatik el.

3. Ugyanakkor az iskolai könyvtár is nyitva áll, a midőn a kivett könyvek beszédetnek és a kívánt művek kiadatnak.

4. Az iskolai takarékpénztárnál bármi csekély összeg is elfogadtatik s az illető javára beiratik.

Ezt a rendet már megszokták növendékeim s a kinek tehetségében áll, egyik szombattól a másikig iparkodik minél többet megtakarítani.....»

**XI. Magyar-Igen-ből** írja az okl. ev. ref. elemi néptanító Kiss Elek, hogy 34 tanuló közül 15 takarított 15 frt 36 krt. Ő maga kezeli az ev. ref. iskolaszék ellenőrzése mellett. Hozzá még írja a következőt.

»Meg vagyok győződve arról, hogy a többi társaim nagyobb eredményt tudnak felmutatni, mint én, de ez nem szomorít, mert ha tekintetbe vesszük az iskolámba járó tanulók számát és hozzá a szülők szegénységét, bizton meg lehetünk elégedve a felmutatott eredménnyel. Az út meg van készítve, most könyvnyebben haladok rajta.

Büszke vagyok reá, hogy míg sok tanítótársam, különösen itt Erdélyben, azon balfelfogással bír, hogy ez intézmény életbe nem léptethető és nevelési szempontból hátrányos, ép az ellenkezőt mutathatom meg. Mert hisz: hol szegényebb a nép, mint Alsó-Fehérmegyében s különösen e kis községben? És mégis szorgalom- és odaadással igenis életbe léptethető vala; és itt bebizonyult leginkább üdvössége. — Kérdezik sokan: mi üdvösséget hozhat ez létre? Azokat a helyett, hogy a szaklapokban közzé tett jeles cikkekre utalnám, egyszerűen az iskolámban történt csekély mozzanat megfigyelésére kérem fel. Ugyanis: a Szegedet ért csapás alkalmával szenvedő tanítók felsegéléséhez kis iskolám növendékei pénztárukból két forinttal járultak; a mi ugyan csak porszem, de annál nagyobb benne

az, hogy takarékoságuk gyümölcse volt. Ez a parányi eset is az intézmény üdvössége mellett szól. — Fájdalom, hogy még ma is sok hivatott egyén át nem érzi üdvös voltát, sőt mi több, képes aljas rágalmakkal illetni annak indítóit; de zúgjon bár a vihar az ügyben felettem, én mégis egyszerű harczosa maradok, mondá egy barátom s azt én is megtartom.

Feltűnt nekem különösen az, hogy Erdélyben csak is két helyt: Zilahon és itt Igenben van életbe léptetve. Hogy mi az oka e közönyösségnek? Én hiszem: a lapokban megjelent, vádakkal és kárhoztatásokkal teljes cikkek. De meg vagyok győződve, hogy előbb-utóbb győzni fog a nemes ügy, a mit adjon az ég!

**XII. M.-Sziget.** Itt Nagy Károly állami kép. gyak. iskolai tanító kezeli az iskolai takarékpénztárt. Ez iskolában 46 tanuló takarított 64 frt 70 krt. Hozzá írja Nagy ur:

Három éve, hogy az iskolai takarékpénztárt, melyet elődöm honosított meg, kezelem, de az ellenzők által felsorolt érvek közül a gyakorlat mindeniket fényesen megczáfolta. Növendékeim sohasem kényszerítettnek a takarításra. Év kezdetén ki szoktam hirdetni, hogy a takarékpénztárba betehet mindenki, de csak azon pénzt, melyet nem egyenesen arra kérnek, hanem a mit vagy valamely ismerősüktől ajándékképen, vagy szülőiktől valamely ünnepélyes alkalomkor kapnak. Azért nálam nem nagy a megtakarított összeg, de nem is óhajtom, mert főczélom nem az e téren való verseny, hanem tisztán csak a takarékoság ösztönének felkeltése és ébren tartása. Hogy ez mennyiben sikerül, azt a későbbi évek mutatják meg.

**XIII. Modor.** Itt az állami tanítóképezdei gyakorlati iskolában Sztankovics Alajos tanár kezeli az iskolai takarékpénztárt; volt 28 növendék; mindnyájan takarítottak összesen 407 frt 65 krt. A szegedi vizkárosultaknak is küldtek 2 frt 65 krt. Azután azt írja:

Mondhatom, hogy az iskolai takarékpénztár kezelése nekem semmiféle nehézséget, még kevésbé kellemetlenséget nem okoz s őszintén örülök azon szép eredménynek, melyet ezen intézmény már eddig is képes felmutatni. Ennek daczára és a már több ízben tartott s ezen üdvös intézményre vonatkozó értekezéseknek, nem voltam képes az ellenszenvet a tanítótársaknál legyőzni.... Már négy éve, hogy kezelem az iskolai takaré-

pénztárt s az egész idő alatt elég alkalmam volt magamnak ezen fontos intézmény üdvös voltáról meggyőződést szerezni. Nem sajnálom tehát kis fáradságomat, hanem azt sajnálom, hogy sem szép szavakkal, sem az eddig elért szép eredménynyel sem voltunk képesek hazánk tanitóságát arra bírni, hogy az iskolai takarékpénztárakat behozza ott, a hol lehet. Engedje meg nagyságod, hogy közlésemet a költő e szavaival befejezzem:

Szenteld, oh magyar, hazádnak  
 Kebled szebb érzelmeit!  
 Romlott és nem lett elme,  
 Kit hazája hő szerelme  
 Szép tettekre nem hevit.

**XIV. N.-Kanizsa.** Államilag segélyezett községi fiu polgári iskola. A számok az »Értesítő«-vel eltévedtek. De a kezelő Rosenblüh Alajos azt írja, hogy »volt több szegény izr. fiu, ki konditio után megtakarított néhány frtját kivette s ünnepje beálltával ruhát vett. Egy másik atyja eltemetése költségeinek fedezésére használta a megtakarított pénzt. Ha a pénzek — szokás szerint — nyalánkságra elpazaroltattak volna, e jó czélok el nem érethettek volna«.

**XV. Ó-Szőnyben** a helv. hitv. nagyobb fiu- és leányiskolában Mohácsy János főtanító kezelése mellett 37 gyermek takarított 34 frt 40 krt. M. azt írja: »Gyakorlati tapasztalataimat a következőkben van szerencsém egybefoglalni. A mint nagyságod által ez eszme megpendített, én azonnal behoztam azt iskolámban és azóta folytonosan mindig kezelem; de nem tapasztaltam semmiféle rossz hatását, melyet pedig ellenségei igen nagy mérvben akarnának feltüntetni. De igenis tapasztaltam azt, hogy ez által a gyermek takarékosagra szokik, sőt másokat is arra szoktat úgy, hogy volt reá eset, hogy egy iskolás leánynak két kézműves-tanoncz testvére, kik iskolába járásuk alkalmával nem lehettek ismerősek ezen üdvös intézménnyel, bugoktól elkivánva, imitt-amott kapott krajezáraikat hozzám elhozták s belőle később egy-egy ruhadarabot vettek maguknak. ....Az intézmény üdvös voltát másokkal is beismertetni igyekezvén s annak minél szélesebb körben leendő elterjesztésén tehetségem szerint munkálkodva, maradok....«

**XVI. Pécs.** Itt a kir. állami főreáltanodában kezeli az isk. takarékpénztárt az igazgató Vész Albert. 53 tanuló takarított

373 frt 76 krt. Az igazgató még a következőt írta: »Az iskolai takarékpénztár zajtalanul folytatta az idén is működését. Jól esik constatálhatnom, hogy mindinkább meghozza áldásos gyümölcsét. Többen az idén kivettek már jelentékeny összegeket, a kik öt év óta azon czélból gyűjtögették apródonként krajczárjaikat, hogy az érettségi vizsgálat letévése után, tanulmányaik folytatására Budapestre mehessenek, és kik czéljukat az iskolai takarékpénztár segítségével el is érték. — Egy másik igen örvendetes mozzanatképen megemlítem azt is, hogy a szegedi katastrófa után, midőn ifjainkat az árvizkárosultak segélyezésére felszólítottam, többen a saját megtakarított filléreiket szánták e czélra, névszerint 16 fiu vett akkor 17 frt 91 krt ki az iskolai takarékpénztárból és ajándékozta a szegedieknek. — Hogy mily nagy erkölcsi értéke van az ilyen ajándéknak, azt minden tanférfi fogja tudni«.

**XVII. Rimaszombatból** írja F á b r y János tanár, hogy a nyilvános felső leánynevelő tanintézetben az idén 26 növendék 169 frt 97 krt takarított meg és hozzá adja: »Az ifjusági takarékpénztár nálam már hatodik éve, hogy fennáll. Mig az üdvös intézmény országszerte tért foglal — mert lehetetlen meg nem győződni ennek nevelő hatásáról, azon az alapon fentartva, mely az ifjuság önkénytes hozzájárulása és saját kézimunkájának értékesítése által létesítendő — addig még nagy időnek kell lefolyni, hogy a nagy közönség tudomást vevén, úgy érdeklődjék, mint azt az ügy mind nevelési, mind nemzetgazdasági szempontból kívánja. Halljuk a panaszt, hogy a családi kör csak kivételesen nyújt segédkezet az iskolának, sőt nem ritkán ellentétes állást foglal el intézkedéseiben; azon kellene tehát segíteni, hogy a közöny, e visszás állapot meg legyen szüntetve«.

**XVIII. S.-A.-Ujhely.** A reform. nőnöveldeben kezeli az iskolai takarékpénztárt H o r v á t h Endre igazgató, 23 növendék megtakarított az idén 60 frtot, mindössze tesznek a betétek az előbbeni évekkel együtt 457 frt 26 krt. Az igazgató hozzáadja a következőt: »Nagyságod előtt nem ismeretlen dolog, hogy nemzetünknel minden új intézmény nagy akadályra talál, úgy az iskolai takarékpénztárak is mindeddig nem részesülnek azon pártfogásban, mint azt más országokban már több év óta tapasztaljuk. Igaz, hogy nálunk az ipar, kereskedelem, mely pénzt hoz az

országba, még nagyon parlagon hever s azért is oly kevés, de leginkább a mi vidékünkben a készpénz, mi okot szolgáltat, hogy ezen áldásos intézmény még mostanáig sem részesül általános megkedvelésben, de másrészt maguk a tanárok és tanítók is oka annak, mivel idővesztéssel és fáradsággal jár, melyektől igen sokan irtóznak. Öt évi kezelésem alatt még nem volt eset, hogy egy gyermek valamely meg nem engedett módon szerzett volna magának pénzt, úgy nemkülönben nem szolgáltatott okot suriódásra, irigységre, hazudozásra, a fegyelem lazítására, vagy erkölcsileg hátrányos egyéb tulajdonságok elsajátítására, szülők részéről irányomban bizalmatlanság nem támadt, mivel minden gyermek két betéti ívet bir, t. i. egy kezében marad, a másik pedig nálam; ez által elérem, hogy minden hamisítást azonnal észre vennék, de távol is tartanék; mihelyt valamely betétet átveszek, azonnal mind a két ivbe bevezetem, s ha 1 frtot tesz, a betétkönyvecskével együtt a takarékpénztárba bevezetés s kamatozás végett küldöm. A betétek minimuma 2 kr. A betét mindig az oktatás után történik s egyenkint számoltatik el. A betétek kivétele egészen a szülők akaratától függ; szülők még ekkoráig nem használták fel az iskolai takarékpénztárt.

**XIX. Somorja.** Gyubek Ferencz igazgató, kimutatván, hogy 8 leány betett 264 frt 30 krt, hozzá adja: »a felső leányiskolai takarékpénztárunk állásáról csak annyit említünk meg, hogy ezen hasznos intézmény iskolánkban a tanulók részéről jobban és jobban felkaroltatik és a szülők tetszését és pártolását bírja«.

**XX. Sümegh-Mihályfa.** Itt Tóth Lajos tanító már 4 év óta kezeli a közs. népiskolában a takarékpénztárt; 51 tanuló betett 272 frt 74 krt, és hozzá írja T. ur a következőt: »Az intézmény anyagi haszna a fennebbi számokban mutatkozik. Ha a kezelő tanítónak ez által indított megtakarításait is tekintetbe vennők, én sokkal többért tartozom hálával ez intézménynek. Erkölcsi jó oldalai mellett fölösleges ma még dicsénetet zengeni; hanem egy-két fontosabb mozzanatot az ügy iránti szempontból tartozom megemlíteni. Az irigység, önzés, lopás és egyéb hozzákötött bűnök — melyeknek némelyike, rosszul kezelve, általa tagadhatatlanul kifejlődhetnék — ép úgy, mint a hóg, a különben igen hasznos késsel

önmagunknak kárt is tehetünk, mondom: a hozzá kötött bűnök most az 5-dik évben sem jelentkeznek. És teljes meggyőződésem, hogy nem is fognak soha és sehol kifejlődni, ha az intézményt túl nem becsüljük s önmagunk a többi erények rovására nem dédelgetjük, nem erőszakoljuk. Hanem — kontra önzés —: a szegedi árvizkárosultak felsegélésére alkalma volt több szegény gyermeknek is takarékpénztári összegecskájéből segélyt küldeni. Kiváló örömöm van a fölött, hogy vannak uri lányok, kik ez intézmény által serkentve, kerti- és baromfi gazdaságot üznek és saját kézi-munkájuk gyümölcsét hozzák a takarékpénztárba. Van fiú, a ki tőkéjének legnagyobb részét kivéve, azzal atyjának kereskedő társa leve«.

**XXI. Szegszárd.** Kramer János igazgató ur följegyzi, hogy ott a közs. polg. fiú- és felső leányiskolában öten kezelik a takarékpénztárt és pedig 84 tanuló takarított 244 frt 34 krt. Azután hozzá teszi: »A közönség jobbra lelkesedéssel fogadja szózatunkat s a szülők nemesak hogy engedélyt adtak gyermekeiknek, de több elismerő hálanyilatkozatokat is vettem. Mellékelt kimutatásban foglalt összeg 18 héti betét eredménye azon sajátosos tüneménynyel, hogy ezt nem a vagyonos osztálynak kiskoruktól pazarlásra szoktatott gyermekei, mint inkább a köznép s szegény sorsúak gyűjtötték. . . .«

**XXII. Székesfehérvárról,** a hol a közs. főreáltanodában dr. L a k y Mátyás igazgató ellenőrzése mellett S t r a u s z Salamon tanár kezeli a takarékpénztárt, 35 tanuló betett 54 frt 66 krt. S röviden megjegyzi Strausz, hogy »hátrányokat e tanévben sem tapasztaltam«.

**XXIII. Vár-Palota.** Itt F i s c h e r Mór tanító kezeli a takarékpénztárt az izr. népiskolában: 69 gyermek takarított 175 frt 17 krt, és leírja a következőkben, a mit az ottani főrabbi Singer Abr. egy értekezésben mond az iskolai takarékpénztárakról:

»Az idő folyamának már három éve lejárt, mióta tanintézetünkben az iskolai takarékpénztár életbe léptettetett. Oly időfolyam, mely elégséges arra, hogy egy figyelmes kísérő annak becséről vagy ellenkezőjéről meggyőződjék. És ha a harmadik kezelési év végén legjobb tudomásunkkal és lelkiismeretünkkel azon meggyőződést nyertük, hogy ez buzdítás a takarékosagra, a felebaráti szeretet ösztönzése, a jótékonyságnak

alapvetése, és a szivnek nemesítése: akkor ezen tényleges siker a legnagyobb ellenzőket is eléggé megczáfolja.

Az iskolai takarékpénztár ellenzőitől már annyiszor felhozott aggodalom arra buzdította e sorok íróját, hogy a kezelést Argus szemekkel ellenőrizze, valamint a betételeket és annak mirehasználatát figyelemmel kísérje, és én mindazon előlegesen felhozott hiányokról vagy károkról mit sem vevék észre, sőt ellenkezőleg erkölcsi tekintetben az elért cél valóban meglepő. — Valamint az előbbi, úgy ezen lefolyt évben is sok gyermek krajczárait azért takarította, hogy az által szegény szülőinek az iskolapénz fizetésében segíthessen, vagy pedig hogy a szükséges könyveket megszerezhesse.

Jómódu szülők gyermekei részint a kamatokat, részint a tőkének egy részét, összesen 15 forint, az iskolai könyvtárra ajándékozták.

A szegedi borzasztó katasztrófa újra felsekentette a mi kis részvényeseink takarékoságát és ők minden buzdítás nélkül tulajdon ösztönükből a takarított krajczárokból 8 frt 20 krt ajánlottak fel. — S így a mi iskolai ifjuságunk az iskolai takarékoság intenióját valódiságában felfogta. Ők nem takarékoskodnak, hogy mulékony földi vagyont halmozzanak, sem pedig hogy egykor az arany bornyut imádhassák, sőt inkább azon nemes mottóval élnek:

Azt adom . . . a mim van,  
Hogy adjak . . . van nékem,  
Hogy adhassak . . . gyűjtők,  
S e gyűjtés . . . én éltem«.

XXIV. Veszprém városában a kath. elemi iskolában Cser József és Meszes Polikárp kezelése mellett 11 tanuló betett 40 frt 83 krt. Onnan Stahly György kir. tanfelügyelő írja: . . . »én az iskolai takarékpénztárakat mint a takarékoság előmozdítására működő intézményt teljes meggyőződésből pártolom. Annak okát pedig, hogy lassan terjed, nem azon vádakban keresem, melyek ellene alaptalanul felhozatnak, hanem leginkább ama sajnos, épen azon egyéneknek tapasztalható közönyben és a kezelés vajmi csekély fáradságától való idegenkedésben, kik az ügy felkarolására kiválólag hivatva lennének. — A miért is szerény véleményem szerint ezen intézménynek felvirágzása csak akkor lenne várható, ha a t a n i t ó k é p e z d é k b e n



a növendékekkel a takarékossgot, mint nemes czélt és az iskolai takarékpénztárak intézményét, mint ahoz vezető hasznos eszközt megismertetnék, hogy később a gyakorlati életben azoknak lelkes oktatói és terjesztői lehessenek. Meggyőződésem szerint ez a leghasznosabb s szép jövőt biztosító szolgálatot tenne az ügynek. — Végre azon édes reményben zárom be leveletem, hogy miután Veszprémmegye tek. közigazgatási bizottsága az iskolai takarékpénztárak érdekében a f. évi július 7-iki ülésében tett indítványomat s az ehez csatolt kezelési szabályokat elfogadta s azoknak sokszorosítását és a megyében a legmelegebb ajánlat melletti szétküldését elrendelte: a jövő évben már kedvezőbb eredménnyel leszek szerencsés szolgálhatni«.

XXV. **Zalaegerszeg.** Innen Udvardi Ignác igazgató írja, hogy ott a polg. fiu- és felső leányiskolában 68 tanuló takarított 414 frt 15 krt és hozzá adja: »tisztá lelkiismerettel merem nagyságoddal tudatni, hogy három év lefolyása alatt legkevesbbé sem volt alkalmam olyasmit tapasztalni, miket ez intézmény ellenesei a meghonosítás alkalmával ellene felhoztak. A gyermekek közül többen betéteiket, ha kiveszik, úgy azt vagy tandijra, vagy tankönyvek vásárlására fordítják. Vannak olyanok is, kik megtakarított pénzüket maguknak ruhát vesznek, míg a legnagyobb rész behagyja az összegyűjtött pénzt. — Zárom igénytelen soraimat azon óhajom kifejezésével, miszerint nagyságod szemlélhesse egykor áldásdús hasznait azon intézménynek, melyet hazánkban oly hévvel felkarolt és melyet, mint féltett csemetéjét oly hön ápol«.

XXVI. **T.-Bánhegyesről** írja ifj. Kutlik János ev. lelkész, hogy 31 fiu és 42 leány takarított 17 frt 87 krt és hozzá adja: »Ismervén népünk szegénységét, nem mertünk soká belefogni a szép eszme életbeléptetéséhez. Mult év nov. 1-én isten nevében hozzáfogtunk, felek. ev. tanítónk Linden Nándor készséggel elvállalta a nagy munkát, s várakozásunkon felül láttuk a mult iskolaévben már mi is a sikert...«

\* \* \*

*Nevei azon igazgatóknak, tanároknak, tanítóknak stb., kik iskolájokban a takarékpénztárt kezelik:*

1. Apáczák, Szabadka.
2. Bakovlyev Eugenia, tanítónő, N.-Kikinda.

3. Baky Malatinszky Anna, tanítónő, Kun-Szent-Miklós.
4. \*Barezen János, igazgató, Budapest.
5. \*Benke-Fogarassy Teréz, tanítónő, Kun-Szent-Miklós.
6. Biró Ferenczné, tanítónő, Zilah.
7. Boros Károly, tanító, Takács.
8. Body József, tanító, Zala-Egerszeg.
9. Buday Etel, tanító, Szabadka.
10. \*Cser József, tanító, Veszprém.
11. \*Czider Gizella, tanítónő Rimaszombat.
12. \*Chožot Ferencz, igazgató, Szabadka.
13. \*Dévay Nándor, tanító, Budapest.
14. \*Dinstl Emilia, tanítónő, N.-Kikinda.
15. Fábry Ida, tanítónő, Rimaszombat.
16. \*Fábry János, igazgató, Rimaszombat.
17. Fischer Mór, tanító, Várpalota.
18. Gaál Etelka, tanítónő, Kun-Szent-Miklós.
19. Gáspár Imre, tanító, Kun-Szent-Miklós.
20. Gótsch József, tanító, Kecskemét.
21. \*Gyubek Ferencz, igazgató, Somorja.
22. Gyurász Ferencz, lelkész, igazgató, Pápa.
23. Haraszi István, tanító, Szabadka.
24. Hofer Ferencz, vez. tanító, Budapest.
25. Horváth Endre, gondnok, S.-A.-Újhely.
26. Hubacsek Alajos, tanár, Budapest.
27. \*Juhász Péter, tanító és igazgató, Szeged.
28. Juhos Béla, igazgató, Zilah.
29. Kálnay Nándor, vez. tanító, Budapest.
30. Katona Pálné, tanítónő, Zala-Egerszeg.
31. Kis Elek, tanító, M.-Igen.
32. Krammer János, igazgató, Szegszárd.
33. Kutlich János, lelkész, T.-Bánhegyes.
34. Kuppis Leó, tanár, Körmöcbánya.
35. \*Lábos Imre, igazg. t. (†) Szombathely.
36. Laky Mátyás, igazgató, Székesfehérvár.
37. Lautsek Gyula, tanító, Lovászpátona.
38. Lázár Gábor, tanító, Zilah.
39. Lewin Jakab, igazgató, Budapest.
40. Linder Nándor, tanító, T.-Bánhegyes.
41. Löbl Ármin, tanító, Ujszívác.
42. Lubich Emil, tanár, Budapest.
43. \*Lucz Ignác Dr., tanár, Kassa.
44. Magenbauer Lipót, tanító, N.-Kikinda.
45. \*Maksziány Ágoston, titk., Budapest. (2 isk.)
46. Martin János, tanító, N.-Kikinda.
47. Mészáros Alajos, tanár, Modor.
48. Mészáros János, tanító, Czegléd.

49. Meszes Polikarp, tanító, Veszprém.
50. Mohácsy János, főtanító, Ó-Szőny.
51. Molnár István, tanító, Kun-Szent-Miklós.
52. \*Nagy Károly, tanító, M.-Sziget.
53. Névy László, tanár, Budapest.
54. Nicolič Niča, tanító, N.-Kikinda.
55. Nordheim Gyula, tanár, Budapest.
56. Nyitray Lajos, tanító, Szegszárd.
57. \*Ormos Károly, tanító, Lőcse.
58. Palatinus Imre, tanító, N.-Kikinda.
59. Pásthly Károly, tanító, Kecskemét.
60. Petrovics György, tanító, N.-Kikinda.
61. Prager Károly, tanító, N.-Kikinda.
62. Pröll Antal, tanár, Budapest.
63. Réfy Laura, tanítónő, Zala-Egerszeg.
64. Retzler István, tanító, Nagy-Kikinda.
65. Roller Mátyás, igazgató, Budapest.
66. Rosenblüh Lajos, tanító, N.-Kanizsa.
67. \*Rozgonyi Endre, tanító, Kun-Szt.-Miklós.
68. Sáfáry Irma, tanítónő, Szegszárd.
69. \*Schmidt József, tanító, Zala-Egerszeg.
70. Schröder Károly, igazgató, Körmöczbánya.
71. Schröter Carina, tanítónő, Temesvár.
72. \*Seress-Havas Józsa, tanítónő, Somorja.
73. \*Singer Ábrám, rabbi, igazg., Vár-Palota.
74. Sonnenschein Dávid, tanító, N.-Kikinda.
75. Stein János, tanító, N.-Kikinda.
76. Strausz Salamon, tanár, Székes-Fehérvár.
77. Szalontay Sándor, tanító, Kecskemét.
78. Számháber Jánosné, tanítónő, Szegszárd.
79. Szélba József, tanár, Budapest (2 iskolában).
80. Tóth Gábor, » » 2 »
81. Tóth Lajos, tanító, Sümeg-Mihályfa.
82. Udvardy Ignác, igazg., Zala-Egerszeg.
83. Vajdaffy Ágost, igazg., Budapest.
84. Vész Albert, igazg., Pécs.
85. Viszolay István, tanító, Budapest.
86. Völgyi Lajos, kisdédóvó, Szabadka.
87. \*Vörös Kálmán, tanító, Budapest.
88. Weiner Simon, tanító, N.-Kikinda.
89. Weiss Vilmos, igazg., Eperjes.
90. Wittmann Miksa, tanító, Abaujszántó.
91. Zagróczky Tivadar, tanító, Szombathely.

\* \* \*

Ez értekezés bezárása előtt (december 23-án) veszünk

több örvendetes hirt, t. i. hogy huszonöt iskolában — új s nem új — életbe léptették a takar. pénztárt. U. m. Budapesten a várbeli állami képezdében Gyertyánffy István igazgató, Kun Alajos tanító segítségével. Szakolczán az evang. főiskolában már 1876 óta Teszlin Mihály tanító kezeli az intézményt. Itt e folyó iskolaévben 23 gyermek takarított 109 frtot és 85 krt. A közlő hozzáadja: »A képzelt rossz hatást illetőleg, melyet az isk. tak. pénztár a gyermekekre gyakorolna, a lefolyt három év alatt általában nem észleltünk semmit«. Szegeden a Csonka-utcai iskolában: Tóth Gyula. Esztergom, képezde: Major János. Salgó-Tarján, finom. vasgyár: Porazik György; ugyanott: köszénbánya-társ. Facset: Lövy Izidor. Győrött és Győr-Szigeten három iskolában: Czechmeister István, Schächter Károly és Schön Bernát. Budapesten nyul-utca: Vajdaff Gusztáv, igazgató; ugyanitt Hunyady-utca: Kálnay Nándor, vez. tanító; ugyanitt leányiskola: Czeke Sarolta. Zólyom: közs. iskola Folkmann János, igazg. tanító és itt még öt iskolában kezd január 1-jén. Nyitra-Pereszlénny: Kresz Emil, főtanító. Debreczen: öt reform. iskolában. Siófok: izr. isk. Ráth Mór, tanító. Somorja: polg. fiúiskola, kezeli Seress Géza, tanító.

Ugyancsak e sorok befejezése előtt beérkezett a nemzetgazdasági egyesület választmányánál a várt nagy horderejű magas miniszteri leirat, a melyben Trefort miniszter ő excell. mondja: *»hogy méltányolván az iskola-takarékpénztárak terjesztésének lehető nemzetgazdasági és nevelési horderejét, ezen intézményt jövőre anyagilag gyámolítani is kész, és felhívja az egyesületet, hogy az 1879/80. tanév befejezése után, az iskola-takarékpénztárak terjedéséről és az a körül leginkább érdemeket szerzett tanítókról hozzá hiteles adatok alapján összeállított jelentést tegyen«*. A miniszter urnak a fontos tárgy iránti ezen érdeklődésért köszönet szavaztatott. A jelentéshez szükséges hiteles adatok gyűjtésére s annak idejében azok összeállítására Weisz B. Ferencz ur, mint az ez ügygyel foglalkozó albizottság elnöke, kéretett fel és így a kezelő tanítók annak idejébeni megjutalmaztatása biztos kilátásba van helyezve.

WEISZ BERNÁT FERENCZ.

ÁLLAMI, MAGÁN VAGY VEGYES

## VASUTKEZELÉSI RENDSZER. \*)

»Nem a vasutkezelési rendszer változtatására van tehát szükség, hanem oly intézmények hosszú sorára, melyek által a bajok megszüntethetők és azon előnyök eléretnek, melyek a vasutak megvételének eszméjét előidézték«.

»Nem a rendszertől, hanem az alkalmazás módjától és a rendszabályok jól választott egyensúlyától függ a siker«.

»Ezen egyensúly fentartására nézve a »vegyes kezelési rendszer a legalkalmasabb.«

A most felsorolt végkövetkeztetésekre jut Tóth Károly »A vasutkezelési rendszerek Magyarországon« című munkájában. Mi Tóth Károlyt mint jeles vasuti szakembert ismerjük, ki igényt tarthat arra, hogy nézeteivel, ha már azokat a sajtó útján közzé bocsájtotta, bővebben foglalkozzunk. E mellett szakirodalmunk nem oly gazdag, hogy annak gyarapítását, főleg egy oly szerző részéről, kitől már azelőtt német nyelven jelentek meg munkák — örömmel ne üdvözzöljük. Ezen örömet talán némileg zavarni alkalmas, de a dolog természetében fekszik, hogy e feladat rendszerint azoknak jut, kik a szerzővel vagy épen nem, vagy legalább nem egészen vannak egy nézeten.

Jelen munkával szemközt azonban e feladat elől főleg azért nem lehet kitérni, mert a magyar tudományos akadémia azt mint pályaművet a Dóra-jutalomra méltatta, s ez által némileg e munka végkövetkeztetéseit is helyeslésével ruházta fel.

Az akadémia által kitüntetett, de újabb időben többnyire csak relativ becsü pályamunkák hosszú sora után nem volna indokolva, hogy e helyeslést túlbecsüljük; de kicsinylenünk

---

\*) A vasutkezelési rendszerek Magyarországon. A m. tud. akadémia által, a Tóra-díjjal koszoruzott pályamű. Írta Tóth Károly. Budapest 1879.

sem szabad azt, mert habár az exigenciák tudománya, melynek mértékét kell egy ily munkára alkalmazni, szorosan véve nem tartozik is az akadémia feladatai közé, azonban — mint tudjuk — annak kebelében épen ezen gyakorlati tudományág a leggazdagabban van képviselve. Nyilván inkább is az élő nemzeti érdek, mint az elvont tudomány lebegett tudósainknak szemeik előtt, midőn a vasutak kezelési rendszerére vonatkozó pályakérdést kitűzték.

Német- és Olaszországban a vasutak államosítása napi-rendre került, s előre lehetett látni, hogy ezen eszmeáramlat nálunk is nagyobb hullámokat fog verni; szükséges volt tehát a talajt előkészíteni, hogy ellent tudjon állani, ha kell, avagy termékenynyé tétessék, ha kívánatos. A kérdés még nem volt eléggé actualis, hogysem azt kizárólag a napi sajtónak lehetett volna átengedni. Függetlenül a napi benyomásoktól és pártszenvédelektől, rendszeresen kellett azt kifejteni és minden oldalról megvilágítani, nem hagyva figyelmen kívül a látszólag csekély jelentőségű mozzanatok sem, melyek a napi sajtó figyelmét legkönnyebben elkerülik, habár talán együttvéve a kérdést épen ezek alkalmasok eldönteni. Így keletkezett a pályakérdés, melyben, mint a fentebbi idézetekből kitetszik, oly mű nyerte el a pályadíjat, a melynek célja és irányzata az: hogy a talaj az ellentállásra képessé tétessék.

Mi ezen irányzattal nem értünk egyet, azért magunkra vállaljuk a kérdést, ha nem is épen az ellenkező, de egy más és talán több oldalról megvilágítani.

### I.

A magyar tudományos akadémia, midőn a vasutak kezelési rendszerére vonatkozó pályakérdést kiírta, igen jól tudta, hogy ily kérdést tisztán elméleti alapon, helyi és kulturalis viszonyoktól eltekintve, ép oly kevéssé lehet megoldani, mint a nemzetgazdasági tudomány más főfontosságú kérdéseit. Ily alapon, ha már minden áron választani kell a rendszerek közt, csak a vegyes rendszerre eshetik a választás, mint a mely úgy az állami, mint a magán rendszer előnyeit, csak hogy egyuttal hátrányait is, egyesíti. Azért az akadémia világosan a Magyarországon kívánatos vasutkezelési rendszert tűzte ki pályakérdésül.

Tóth Károly is hivatkozik Weber M. M. báró azon igen helyes megjegyzésére, miszerint »a vasuti kérdések minden országban különbözően bírálandók meg, mert a népességnek nemzetiségi és éghajlati viszonyok-szülte sajátosságai, az ország kereskedelmi viszonyai, a kormányforma, a vasuti intézmény fejlődésének története és a vasuti hálózat többé-kevésbé természetes kifejlődése által adott föltételek az ítéletet más-más álláspontra utalják«. Mind e mellett Tóth — mint előszavában külön is megjegyzi — a subjectivitás veszélyének elhárítása tekintetéből jónak látta, munkájában a hazai viszonyokra csak ott vonatkozni, hol ez világosan ki van mondva.

Hogy mennyiben felelt meg ez által az akademia szándékának? ezt vitatni avagy kétségbe vonni, nem ide tartozik. Mindenesetre a mi utaink már itt elválnak egymástól, mert nézetünk szerint épen csakis a hazai viszonyokra kellett volna főleg szoritkozni s minden más érvet, legyen az bármily jó, ha egyszer a mi viszonyainktól idegen, bátran el lehetett volna hagyni, már csak azért is, hogy a fölösleges érveknek iskola-könyvszerű sorakoztatása a figyelmet épen a concret viszonyoktól el ne vonja.

Tóth — a mint ezt még látni fogjuk — elég jó észlelő s a szükséges nyíltsággal is bír arra, hogy a feladatot így is meg tudta volna oldani, és tárgyilagosságát a concret viszonyokkal szemben is megóvni. Ha mégis más uton járt, ez által reánk nem ugyan a minden áron választani kényszerített elméleti, de inkább azon gyakorlati ember benyomását teszi, a kinek könynyebben esett a választás, mint ennek indokolása.

A vegyes rendszer birhat s nézetünk szerint is bír Magyarországon jogosultsággal, de ezen jogosultságot a hazai viszonyokból s nem messziről összehordott érvekkel kell kimutatni, mert sem ezen, sem más rendszert nem lehet szabályként oly viszonyokra felállítani, a melyekről elegendőnek véljük csak kivételesen megemlékezni.

Várni lehetett azonban, hogy legalább ott, a hol kivételesen mégis megemlékezett e viszonyokról, ezek a magyarországi viszonyok legyenek. Tóth azonban ezen esetekben is mindig Ausztria-Magyarország, Bécs és Budapest viszonyaira hivatkozik. Azért-e, mert korábbi német dolgozatai olvasó köré-

nek izlését tartotta szem előtt, melynek kedvéért ezen pályaművét is kiadta németül; vagy inkább mert (s talán ebben rejlett előtte a subjectivitás veszélye!) a chauvinismus vádjától tartott? Valóban ily vádat hasonló önmegtagadással könnyen el lehet kerülni, de nem szükséges, sőt nem szabad kerülni ott, ahol az igazságtalan. Különben is jelen esetben a chauvinismus vádja nem a szerzót, hanem az akademiát illette volna, mely nem az osztrák-magyar monarchiában, hanem a Magyarországon indokolt vasutkezelési rendszert tűzte ki pályakérdésül. Egy ily pályamunkában nézetünk szerint is bajos lett volna szemet hunyni az elől, hogy Magyarország és Ausztria vasuthálózatai nemcsak a legélénkebb kölcsönös vonatkozásban állnak egymással, hanem hogy ezen természetes viszony a kiegyezési alaptörvényekben még külön is meg van erősítve, sőt a mindkét részbeli vasuthálózatnak nem csekély része még tényleg közös is. Azonban, — ne vegye szerző rossz néven, ha azt hisszük, hogy senki sem vádolta volna őt chauvinismussal, ha a hazai viszonyok előtt kissé jobban szemet nyitott volna.

Magyarországnak ép úgy mint Ausztriának, önálló vasuti törvényhozása és kormányzata, s tehát önálló vasuthálózata van, melyben az ugynevezett »közös« vasutak mintegy az összekötő kapcsot képezik. Nem akarunk itt közjogi deduciókba bocsájtkozni; de bármily jelentékeny forgalmi kört képviseljenek is ezen »közös« vasutak, a két hálózatnak ezek sem adják meg a »közösség« típusát, mert »közös« voltuk csak abban áll, a miben bármely más magyar vagy osztrák részvényes vállalaté, mely a másik állam területére is kiterjeszti üzletét: magyar vonalaikkal a magyar —, osztrák vonalaikkal pedig az osztrák vasuthálózat kiegészítő részét képezik. Bizonyára, ha eltekintünk az állami határoktól, legalább oly s még nagyobb joggal szólhatunk osztrák-magyar, mint például az internacionális német vasutegyleti hálózatról; de még ez esetben sem mehetünk odaig, hogy Weber M. M. azon már fentebb idézett helyes megjegyzését, miszerint a vasuti kérdések minden országban különbözően bírálandók meg, — hazánkra ne alkalmazzassuk.

Nemzetiségi, kormányzati s ugyszintén kereskedelmi és kulturális viszonyaink is, melyek Weber szerint az ily kérdések eldöntésének feltételeit megszabják, annyira eltérnek az osztrák



viszonyoktól, hogy sok esetben épen ezen ellentétek világosítják meg a kérdést legjobban. Miután Tóth ezen antithesiseket, sőt egyáltalában a magyar és osztrák vasuthálózatnak egymással való szembeállítását gondosan kerülte, természetesen az »összekötő kapocs« — a közös vasutak intézményére sem terjesz-  
kedhetett ki bővebben; pedig látni fogjuk, hogy épen ezeknek a magyarországi vasutak kezelési rendszerének kérdésében döntő szerep jut. — Hogy mennyire távol maradt Tóth ezen munkájában a hazai viszonyoktól, kitetszik már azon nézpontból is, melyből szemlélődésénél kiindult, midőn t. i. a vasutak államosításának eszméjét az »általános accord-rendszerrel«, a »vasuti verseny-  
nyel« s legutóbb a »kartell-szerződésekkel« tett experimentumok vonalába állítja. Ez megfelelhet talán a dolgok egymásutánjának másutt, de nem Magyarországhban. Nálunk ezen helyet a vasutak  
c z é l s z e r ű c s o p o r t o s í t á s á n a k eszméje foglalja el, melynek a »kikerekítés« neve alatt Tóth Károly is kiváló szerepet juttat »azon intézmények hosszú sorában, melyek által a bajok megszüntethetők«. Már pedig a vasutak csoportosítása, ha nem is zárja ki egyes vasutak államosítását, de mindenesetre csak a magánvasutakra nézve bir közforgalmi jelentőséggel, és így fogalmilag épen ellenkezője az államosításnak.

Távol van tőlünk, ezen helyreigazítás által a vasutak czélszerű csoportosítása iránti hitet kisebbiteni; de viszont a vasutak államosításának eszméje nálunk még nem bir azzal a népszerűséggel, melyet a gyöngébbekre legkönnyebben ható érvvel, a meghiusult experimentumokra való emlékeztetéssel mérsékelni volna szükséges. Sőt inkább, ha az államosítás eszméje bir — pedig bir — nálunk jogosultsággal, azt népszerűsíteni kellene.

Talán paradoxnak látszik, hogy e népszerűsítésre inkább még a szakkörökkel, mint az üzletvilággal szemben volna szükség. Szolgáljanak magyarázatul Tóth következő észleletei: »A m a g á n - v a s u t a k vezérhivatalnokai irányában a kormány ellenőrző közegei, anyagi és hierarchiai állásuk különbözősége daczára is, szakszerű álláspontjukat tapasztalás szerint sikerrel érvényesíthetik; kérdéses azonban, hogy ugyanezen nyomaték kiterjedt államvasuti complexum ellenében is megóvható-e, ha a vasut-intézet vezetője a minister előtt nagyobb kegyben áll, mint (pars pro toto) a vasuti felügyelőség«. »Állami szervezet mellett,

különösen ha a központi osztályok dícsvágyó főnökei jóhiszemű előjáróik előtt munka általi elhalmozottságukkal szemfényvesztést űznek, a kirendeltségek csakhamar levélhordói szerepre jutnak, s később — ilyeneknek tapasztaltatván, — megtakarítási szempontból megszüntettetnek«. »A protectióra alkalmul szolgáló befolyás itt nemcsak a mérvadó tényezők nagy száma és gyakori változása által többszöröztetik, hanem az igazgatóságnak aránytalanul nagyobb függősége következtében, — hol néha egy névjegy egyenértékű a kinevezési okmánynyal és a protegált egyén főnökének használhat vagy árthat, — még hatványoztatik is.«

Ime egynehány futólag odavetett — s mint hisszük, jól ellesett — vonás, mely a kormány tanácsadó köreinek és a vasuti alkalmazottaknak, ha nem is épen ellenszenvét, de e körökben az államosítási eszme népszerűségének hiányát magyarázza.

Kereskedelmi körökben, és pedig daczára az »állam mint iparos« csekély renommé-jának, — legalább azon fővonalak megvétélét pártolják, melyek által a vasutak árszabási politikája befolyásolható. És elég sajátságosan, bár könnyen érthetőleg, a kereskedelmi körök ebben találkoznak a z o n szakkörökkel, melyeknek a fentebb oda vetett drámai képben a »cselekvő« szerep jut. Így a kormány, ha e tanácsokra hallgat, azon tévkörbe jut, hogy a fővonalak megvétele iránt éveken át tárgyal, de hiába, mert azok nem kaphatók, a kisebb fontosságú vonalak ellenben kaphatók volnának, de nem kellenek. Az eredmény: hogy marad minden a réginél. A holnapi tűzoknak feláldoztatik a mai veréb.

Tóth Károly — mint még látni fogjuk — azzal könnyítette magának a dolgot, hogy az ö s s z e s vasutak megvétélét oppugnálta, s mert ezt nem ajánlhatta, jóformán nem is ajánlott semmit.

Mint vasuti szakember, érveléseivel ugyan tulnyomólag a vasuti téren maradt, az államosítás elleni érvekben azonban általános politikai mozzanatokra is kiterjeszkedett; habár azokat — legalább részben — az államosítás ellenzői után csupán regisztrálta. Felemliti a képviselői választások befolyásolhatóságát vasuti kedvezmények által; de nehogy valamikép épen ez

nyújtson ingert az államosításra, siet megjegyezni, hogy ez irányban a magánvasutak a kormánynak ugyis rendelkezésére vannak. A vasutak államosítása esetében, így szól tovább, »a pártok vitáinak főtárgyát vagy legalább rugóit, a tarifák, menetrendek, pályaudvarok stb. és az ezek körül forgó provinciális és személyes érdekek képeznék«. »Az alkotmányosság szempontjából szükségesnek elismert ellenzék vasuti érdeke miatt a kormány pártjára menne át.« (!) »Nincs kizárva, hogy az államvasutak idővel oly bőven jövedelmezzenek, miszerint lehetővé válnék, hogy a kormány egyideig a törvényhozás által jóváhagyott budget nélkül uralkodhassék.« (!!) stb. stb.

A vegyes rendszert ajánlva, már mindenesetre mint saját nézetét adja elő, hogy az államvasut-rendszer mellett minden, állomásokkal avagy vonalokkal gyéren ellátott vidék a kormány ellen panaszkodnék; míg a vegyes rendszer mellett mind a közönség, mind a vasutigazgatóságok a kormányt méltányosnak és részrehajlatlan birónak tekintenék, s mindinkább azon meggyőződés verne gyökeret, hogy ideális állapot soha el nem érhető, hanem be kell érni a jó megférhetőség viszonyával.

Valóban kecsegtető perspektíva egy békeszerető kormányra nézve, melynek jelszava: élni, és élni hagyni.

De ha már az akadémiai pályamunka t. szerzője a tisztán szakszerű érvek mellett ilyenekre is kiterjeszkedett, (s távol van tőlünk ezt kifogásolni) — s ha még az sem kerülte ki figyelmét, hogy a túlhatalmas magánvasutak statust in statu képezhetnek, a mit megengedni szerinte sem szabad: akkor mehetett volna néhány lépéssel tovább, s talán ő is azt találta volna, mint mi, hogy t. i. ily kortesérveket megengedhetnek maguknak az angol kormányférfiak, kik — Weber szerint — minden rendszer-változtatástól több mint 30 év óta állhatatosan vonakodnak, »s inkább engedik a ki nem elégitett panaszlók haragjának hullámain a vasutigazgatóságokon megtörni«. Nálunk azonban ezen kényelemszerető vonakodás luxus volna, merő luxus, mely előtt valóságos és kérlelhetlen első szükségletekről kell gondoskodni, a mint ez hitünk szerint az alábbiakból bőven ki fog tetszeni.

## II.

A nagy német államférfiu nem a vasutak államosítása mellett és ellen szóló szakszerű érvek latolgatása útján, nem is

az átalány-, verseny- és kartell-rendszerekkel tett hiu kísérletek során, hanem minden valószínűség szerint: Sedanon át jutott az államosítás eszméjére. Azt találta, hogy ha már egyszer a vasut hatalom, akkor e hatalomra nagyobb szüksége van az államnak, főleg egy új államnak, mint a részvényesnek; arra pedig az államnak épen nincs szüksége, hogy a részvényes — a mi lehetséges — a particularismus szolgálatába szegődhessék.

Magyarország is — úgy mint ma fennáll — új állam. A mult a historiáé, úgy mint Németország multja. Ezen új állam megszilárdulása a kormányhatalom erősödésétől függ; mindenki érzi ennek szükségét s mindinkább szaporodik azok száma, kik e hatalom erősödésének fel akarják áldozni a nemzet régi véd-bástyáit, a vármegyéket. A dják át az újkor véd-bástyáit, a vasutakat!

Mindenesetre a vasutak államosítása nem egyedül, sőt nem is főkép kezelési, hanem túlnyomólag hatalmi, tehát politikai kérdés.

Azonban az angol példákra való hivatkozás jogosultságát talán mégis megengedhetnénk addig, míg mint Angolországban, nálunk is ki van zárva a lehetőség, hogy ezen vasuti hatalom ellenünk forduljon. De nincs kizárva. A németországi viszonyokkal való analogia itt is fennáll, csak más alakban.

A dualizmus jövője s annak a valódi paritás szellemében való fejlesztése az erők egyensúlyától függ. Senki se kételkedjék azon, hogy ezen egyensúly, ha valahol, az anyagi téren lehet veszélyeztetve. Itt pedig a vasuti intézmény jelentékeny szerepet játszik. A dualizmus jövője azonban nézetünk szerint egyértelmű a monarchia jövőjével, s azért nincs ok, hogy egész nyíltsággal ne szóljunk e szerepről.

Már fentebb megemlékeztünk a közös vasutakról, mint a magyar és osztrák vasuthálózat összekötő kapcsáról. Előnyeiről ezen közös vasuti intézménynek még később fogunk szólni, azonban mint minden intézménynek, úgy ennek is megvannak a maga hátrányai. A két kormány közt fenálló 1868-iki vasuti egyezmény szerint a közös vasutak a másik államterületen fekvő vonalaik számára külön üzletigazgatóságot, avagy felügyelőséget kötelesek ugyan felállítani, senki sem fogja azon-

ban ezt egyenértékűnek tekinteni a vasuti igazgatás azon súlypontjával, mely a társulat székhelyén levő societär és üzleti organumokban fekszik. Az ellensúlynak tehát, mely az egyes közös vasutak szolgálati szervezetének megosztásában fel nem lelhető, az összes közös vasutak igazságos megosztásában kellene feküdni. Azonban míg a Budapesten székelő kassa-oderbergi és magyar nyugoti vasut csak mintegy 135 kilométert fut be osztrák földön, addig a Bécsben székelő osztrák állami, déli és első magyar-gácsországi vaspályák magyarországi vonalai, a dunagőzhajózási társulat pécs-mohácsi vonalával együtt, (mely utóbbi pedig hozzá még a magyar állam tulajdonát képezi) — nem kevesebb mint 2240·608 klm.-re rugó hálózatot képviselnek.

Nem akarunk itt félreértetni; ha Bécsnek, az ott székelő közös vaspályák központi vezényletének nagy számú személyzete által aránytalanul nagyobb pénzforgalom s ezen személyzet, valamint a societär természetű adóalapok után az osztrák kincstárnak aránytalanul nagyobb jövedelem jut is, mint a Budapesten székelő közös vaspályák központi igazgatása után a magyar fővárosnak s a magyar adókincstárnak: ezt nem irigyeljük s nem kifogásoljuk, ha mindjárt ezen aránytalanság annál nagyobb is, mert az osztrák állami és déli vasutak budapesti üzletigazgatóságai még mindig nincsenek felállítva. Más-ként alakul azonban a dolog, ha Tóth Károlynak azon itt helyesebben alkalmazható megjegyzésére gondolunk, hogy a vasutigazgatóságok politikai tekintetben a mindenkori kormány rendelkezésére vannak.

A fiók-igazgatóságok, még ha fel volnának is már állítva, ez irányban számba nem jöhetnek.

Míg a két kormány összetart a monarchia jövője iránti meggyőződésében, addig e befolyásolástól legalább közjogi tekintetben nincs mit tartani, sőt az csak kedvező irányban érvényesülhet. De még ha ezt mindenkorra biztosítottnak tekintenénk is: vajon ezen sok nézetű monarchiában ki volna-e zárva, hogy egyik vagy másik vasutigazgató, talán érdemeket keresve, vagy a hirhedett kultur-terjesztés mániájában szenvedve, — saját szakállára ne csináljon legalább residentialis, ha még ennél is nem magasabb politikát?

Ha már azonban ily irányban akár a felsőbb befolyásolás, akár az önhatalmu eljárás lehetőségét megengedjük, akkor már az sem egészen közönyös, hogy míg a mi közös vasutaink csak Gráczig és Teschenig jutnak, hol a mi hegemon vasut-igazgatóságainknak nincs mit keresniök, — addig az osztrák közös vasutak Magyarország szívéét és — Z á g r á b o t érintik, s mindkét ponton a magyar állampályákkal szemben domináló szerepet játszanak. Különösen Horvátországra nézve e vasszalakat nem volna szabad kívülről kormányozni.

Tóth Károly felhossa a magánvasutak mellett, (!) hogy hiszen azok kicsiny dolgokban úgy sem opponálnak, csak lényegesekben. Ilyen lényeges dolog volt Magyarországra nézve a vasutüzleti szolgálat megmagyarosítása, és csakugyan láttuk, hogy az osztrák állami és déli vasutak, sőt a pécs-mohácsi államvaspályát kezelő dunagőzhajózási társaság is derekasan opponáltak. Derekasan és sikerrel, mert belkezelésük magyar vonalaikon is még jobbára német nyelven folyik. Lényeges dolog volt a budapesti igazgatóságok felállítása is, a z é r t nincsenek még felállítva. S valjon volna-e valaki elég naiv azt hinni, hogy ezen oppositio tisztán vasuti érdekekben találta forrását? Hiszen az illetők tudhatták, hogy a »vasut«, ezen uratlan jószág — mint Tóth magát kifejezi — ezen oppositíót esetleg drágán fogja megfizetni; de ez talán közönyös lehetett azokra nézve, kik inkább politikai meggyőződésükre, ha ugyan nem politikai sugallatra hallgattak.

És itt a közös vasutak intézménye mellett más tényezők sem hagyandók figyelmen kívül. Tóth Károly abban látja a magánvasutak egyik fogyatkozását, hogy azok nem bírják a magán vállalkozás előnyösségének criteriumát, mert a részvényesek mitsem törődnek az üzlettel, miért is az ellenőrzés és felelősség itt csak önámítás, s az igazgatóságok legtöbb esetben absolut uralmat gyakorolnak. Ezen, a részvényügy természetéből folyó európai baj azonban a mi vasutainknál némileg más alakot ölt. Nálunk, az autonom közönségek országában, megszokott dolog, hogy a hatalom meg van osztva a végrehajtás főnökei és azok közt, kiknek szavazata nem számol, hanem nyom. Nevezzük bár ezen uralkodó kisebbséget

pars saniornak vagy másként: ezt a vasutakra nézve is fel-  
találjuk, és pedig leginkább a részvényeket gyűjtő bankinté-  
zeteknél. — S ez eddig rendén van, — a baj csak az,  
hogy nem a hazai, hanem kizárólag a bécsi bankintézeteknél.  
Ki ne emlékeznék többi közt arra a famosus egyezményre,  
mely a tiszai vasutat kizárta Budapestről, s ez által a magyar  
vasuthálózat önállóságát hosszú időre feláldozta; vagy ki ne  
emlékeznék vissza arra, hogy ugyane vasut, ugyanazon »sanior«  
tényezők által hogyan lett kijátszva az orsovai csatlakozás  
kérdésében?!

Nem régen történt továbbá, hogy az osztrák államvasut még-  
saját érdekének is kárára nehézségeket gördített a magyar bor-  
kivitel elé. Ez csak a francia részvényesek kedvéért, a francia  
bor javára történhetett, s így talán nem a kellő helyen teszünk  
róla említést, de ezen példa is csak azt bizonyítja, hogy a  
magán vasuti rendszer legalább is aggályos ott,  
hol a részvények nem az országban vannak el-  
helyezve.

Nem akarjuk itt eldönteni, hogy vajjon a műveltség ala-  
csonyabb fokára mutat-e ezen sajnos körülmény, avagy pedig  
a még ennél is szomorubb depauperatióra? Nem követjük tehát  
Tóth K. példáját, ki vasuthálózatunk államosítása ellen még azt  
is felhossa, hogy ez csak a műveltség magasabb fokán álló  
országokban van indokolva, ámbár még ezen álláspontról is  
hálados dolog volna kimutatni, hogy a történelem és az  
államtudományok tanúsága szerint sokszor épen a legkülön-  
bözőbb műveltségi fokozatokon egészen azonos intézmények  
indokoltak. Bármi legyen azonban oka a fentebbi jelenségnek,  
az már magában véve egy kóros állapot, melyet nemzetközi  
nyelven colonialis állapotnak szoktak nevezni, s mely hanem is  
súlyosabb, de mindenesetre megszégyenítőbb akkor, ha a beteg-  
ségi tünetek az egykori — keletindiai társaságra emlékez-  
tetnek!

Visszatekintve a közös vasutakra, — különösen az osz-  
trák államvasut, természetes belsúlyánál fogva, összes  
többi vasutainkra irányadó befolyást gyakorol, és pedig annyi-  
val irányadóbbat, mert a hazai vasuthálózat csomópontját, a  
fővárost, sőt az egész országot egyik határától a másikig

átszeli. Ezen befolyás némileg, de csak is némileg, a m. k. államvasutak által, s ezek által is inkább az állami háttér, mint a Tóth által ugynevezett »meghosszabbított kőszénpálya« latba vetése útján — van ellensúlyozva. Vasuti hálózatunk önállósága ez által igen praecariussá válik. Sokszor volt szóban, hogy ezen állapot orvoslására egy az osztrák államvasuttal megmérkőzni képes magán vasutecsoporthoz kellene alakítani, Brassótól Ruttkáig, illetőleg Oderbergig. Ezen vonal, mint egységes, mindenestre imponáló lenne, s azért annak felállítását nem is szabad elmulasztani. Azonban, ha eltekintünk is attól, hogy hazai pénzpiacunk az e célból alakítandó magán vállalat részvényeit szintén nem volna képes recipiálni s így annak súlypontja megint csak Bécsbe, vagy máshova esnék, — kérdés: szabad-e a fővárost egy újabb transzitaló fővonal felállítása által károsítani? pedig ez történnék, ha ezen egységes vonal magánvállalat kezébe adatnék, mely semmi esetre sem korlátozhatná saját érdekét a főváros javára. Ime tehát már a felhozott esetben is az államosítás eszméjére jutottunk, mert az említett bajok ellen correctivumot csak az állami kezelés nyújthat, mely állami kezelés egyuttal az egyesített vonal imponáló hatását is ép úgy sokszorozná, mint ma a »meghosszabbított kőszénpálya« hatását.

A déli vasut két főponton érdekli Magyarországot: Horvátországban és Fiumében. Az elsőről már szoltunk. — Tóth Károly a mi adriai kikötőknek az északi tenger kikötőivel szemben minden időkre csekély jelentőséget tulajdonít, és pedig leginkább a terméketlen hegyhátak miatt. Persze, a vasutak csodás hatása daczára, mely előtt a terméketlen hegyhátak is eltűnnek, — akkor még bajos lehetett megjósolni, hogy ezen csekély jelentőséget a tények a legrövidebb idő alatt mily fényesen fogják megczáfolni. De még az adriai kikötőknek jutó ezen — állítólag — csekély forgalmi körben sem teszi fel Tóth azon lehetőségét, hogy a déli vasut Fiumét Triest javára károsíthatná, — az előbbinek inferioritását kizárólag földrajzi és éghajlati kedvezőtlen fekvésének tulajdonítván. Az ember nem hinné, hogy alig pár sorral ezen állítás előtt maga registrálja, miszerint 1845-ről, mikor még vasut nem hágta meg a terméketlen hegyhátakat, 1870-re Triest tengeri



forgalma 40 millió forintról  $132\frac{1}{2}$  millióra emelkedett, ellenben Fiume és a többi adriai kikötők forgalma  $32\frac{1}{2}$  millió forintról  $5\frac{8}{10}$  millióra csökkent!

Azonban ha még feltesszük is azt, és pedig nem minden alap nélkül, hogy a déli vasutra, mint ilyenre nézve csakugyan közönyös, valjon a forgalom Triestnek vagy Fiuménak veszi-e útját, miután mindkét irányban egyenlő hosszúságú vonalokkal van érdekelve: nem-e ez is csak arra mutatna, hogy Bécsben közelebb esik a választás Triestre, mint Fiuméra?

S ki áll jót érte, hogy az alföldi és villány-baresi vasutvonalokra nézve is nem Bécsben esik-e meg ezen választás addig, míg e vasutak ottani intézetek befolyása alatt állanak?

Mi, kik az északi tenger kikötőire is sokat reflectálunk, csak örülhetünk annak, hogy Triest oly közel esik Magyarországhoz. Nem is törünk mi Triest ellen, úgy a mint Gráczt és Teschent sem akarjuk az osztrákoktól elfoglalni. Azonban a szentpéter-fiumei vonal kiépítése a mellett bizonyít, hogy már a volt absolut kormány sem találta helyesnek, miszerint Triest egyedül monopolizálja tengeri forgalmunkat. Fiume versenyképesítésére nézve e feladat a dualizmus folytán nekünk jutott s ha most az osztrákok inkább politikai, mint közforgalmi okokból ebben a kérdésben ellenünk vannak, másrészt tisztában lehetnek magukkal az iránt, hogy mi épen csak ezen, már a dualizmus előtt is a monarchia érdekében levőnek elismert feladatot akarjuk teljesíteni, s helyreállítani azon arányt, mely a vasut előtti időkben már létezett. S ime, daczára annak, hogy a vasutak államosításának eszméje nálunk még távolról sem nyerte el a polgárjogot, mégis legalább ezen feladat megoldását évek óta csak is a déli vasut magyar vonalainak megvételében keresik.

Ha a dualizmusnak a vasutak kezelési rendszerére való befolyásáról szólunk, a magyar-osztrák vámterület közösségét figyelmen kívül nem hagyhatjuk. Tóth Károly megelégszik azzal, hogy constatalja, miszerint a vasuti tarifapolitika csak mellékága lehet a vámpolitikának s ezért a vasutügynek inkább a kereskedelmi ministerium alatt volna helye. Persze akkor még azt sem lehetett előre látni, hogy Németországban

a vasuti intézmény bevonása a »nemzeti munka védelmébe« összeesik a vasuti szakministerium felállításával.

Talán nem mondunk új dolgot, ha azt állítjuk, hogy Magyarország és Ausztria közt a közgazdaság terén vannak bizonyos ellentétek, melyek a vámközösségben nem nyernek kiegyenlítést. Ezekre nézve csak az önálló vasuti tarifa-politika nyújthat némi correctivumot.

Nehogy a gyenge szívűek előtt a retorsiók rémképe merüljön fel, sietünk megjegyezni, hogy a tapasztaltabb osztrákok tényleg élnek e correctivummal. S ez rendén van, sőt maguk iránti kötelességük; és vasuthálózatuk kedvező viszonyai, különösen annak a mi hálózatunkba mélyen benyúló kiágazásai ezt lehetővé is teszik. Nálunk a dolog másként van. Vasutaink forgalmi iránya kiválólág nyugat felé tart s azok mindent elkövetnek, hogy legalább némi visszafuvarrt nyerjenek. Lehetséges-e például egy magánvasutttól megtagadni, hogy az osztrák köszénnek, mint visszafuvarnak oly olcsó díjtételt ne engedjen, a minőre magyar köszén semmi irányban igényt nem tarthat? Ily korlátozást csak az államvasutak szabhatnak maguknak, csak ezek mondhatnak le a jövedelemről, mely ilyenkép rájuk nézve ugyan veszendőbe megy, de nem az országra nézve.

E pontnál csak mellékesen jegyezhetjük meg, hogy épen mint az általános vámpolitika mellékága, a vasuti tarifa-politika még sokkal nagyobb fontossággal bír a bel-, mint a külforgalomban, épen mert természetyszerűleg a belforgalom aránytalanul nagyobb a külsőnél. Ha a vasutnak megvan hatalma a korábbi emporiumokat leszállítani s újakat teremteni, egyik vidéket a másikkal szemben előnyben vagy hátrányban részesíteni, az ipar fejlesztését előmozdítani vagy hátráltatni, egy szóval a közgazdasági téren csodákat mivelni: akkor a vasut más alakban a rég megszűnt belső vámsorompókat állítja helyre, melyeket, ha már elkerülhetlenek, nem szabad a kizárólagos vasuti érdek szempontjából kezelni, nem szabad ezt megengedni.

Tóth Károly lándzsát tör a differentialis, az u. n. lépcsőzetes tarifák mellett, mint melyek a vasuti szállítás természetéből folynak. Nem akarunk itt e kérdéssel mellékesen foglalkozni,

csak épen constatalni kívánjuk, hogy épen ezen »lépcsőzetes«<sup>\*</sup> tarifák bírnak kiválólag a belső vámsorompók jellegével. Azonban Tóth Károly is belátja, hogy ily viszonyok közt a tarifaszabályozási jog nem hagyható a magánvasutak kezében, hanem az az állam részére »kisajátítandó«. Ha jól tudjuk, műszaki körökben »kisajátítás« a neve annak a kardvágásnak, mely a gordiusi csomók megoldásához szükséges. Ugyde a tarifa-szabályozási jog lelke a magán vasuti rendszernek, s nem is említve, hogy talán még kisebb erőfeszítéssel az összes magán vasutakat »kisajátíthatnánk«, — ha e lelket kívágjuk, mi jogosultsága marad még a cadavernek?

A felhozottak mellett — legalább nézetünk szerint — csak nagyon alárendelt szerepet játszanak azon szakszerű érvek, melyekkel Tóth munkája kiválólag foglalkozik. Hogy a magánvasutaknak nagyobb mozgékonyasága, az üzletvilághoz való könnyebb simulása-e előnyösebb, vagy pedig az állampályák conservatívabb eljárása nyújt-e a személyes kedvezmények megszorítása mellett biztosabb alapot a kereskedőnek, hogy üzleti combinációival ahhoz ő simulhasson? Hogy a stationarismus hibája elválaszthatlan-e az államvasut-rendszertől; vagy a magánvasutak nehezebben hozzáférhetők a kormány reformtörekvéseinek? Hogy hadászati szempontból kívánatosabb-e az államvasutak egységesebb vezetése, vagy a magánvasutak nagyobb decentralisatiója? Hogy valamivel több jövedelem érhető-e el a magánvasutak, — vagy nagyobb gazdálkodás az államvasutak által? Ismételjük, hogy ezek és más hasonló, nézetünk szerint csak alárendelt jelentőségű kérdések, melyekhez legfőlebb még csak azt jegyezhetjük meg, hogy az a bizonyos magánvasuti simulékonyság, ha személyes kedvezményekben nyilvánul, ismét csak az általunk képletesen ugynevezett belső vámsorompókat szaporítja.

Ha azonban a fennforgó kérdést, úgy a mint azt az akadémia fölvetette, az előadottak által már eldöntöttek tekintethetnénk is, meg akarunk még röviden három, szintén tisztán a hazai viszonyokban gyökerező körülményről emlékezni, melyekre Tóth ki nem terjeszkedett.

Az egyiket tulajdonkép már megérintettük, midőn azon famosus egyezményre utaltunk, mely a tiszai vasutat

Budapestről kizárta. A szerencsétlen — mert a forgalmat a fővárostól elterelni alkalmas — szolnok-hatvani vonal ezen egyezmény mostoha gyermeke. Azt hitték, hogy e vonal segítségével a tiszai vasut forgalmát legalább a m. kir. állampályák északi vonala számára sikerül megnyerni. Azonban csatlódtak, mert e vasutról és Kassától Aradig terjedő vonalának összes, az állam drága pénzén épült hátpályáiról, a m. kir. államvasutak saját keleti vonalait sem véve ki, a forgalom ma is, mint azelőtt, Czegléden az osztrák államvasutra megy át.

A következőzés az, hogy a tiszai vasutra nézve ma már egy helyett két nehéz kérdést kell megoldani, sőt azon már szintén említett körülmény folytán, miszerint a tiszai vasut az orsovai csatlakozástól is elüttetett, tulajdonképen három nehéz kérdést: a beágazást Budapestre, a forgalom biztosítását északi államvasutvonalunk részére, és végre, — mint már jeleztük — a brassó-nagyvárad-ruttkai illetőleg a brassó-arad-ruttkai egységes vonal felállítását az osztrák államvasut orsova-bodenbach-i, illetőleg halbstadt-i vonala ellenében. Ezen gordiusi csomónak, ha minden más indoktól eltekintünk is, nincs más megoldása, mint: a z államosítás.

A másik körülmény: a centrifugal irányú pályavonalak sokasága. Nem szólunk itt az osztrák rendszer által hátrahagyott hálótöredékekről, mert ezek szerencsére csak töredékek maradtak; nem a déli vasut horvát és kanizsa-bécsi vonaláról, mert e vasut magyar vonalainak államosítását ennél még fontosabb tekintetek úgy is sürgősen követelik; nem végre a hatvan-szolnoki, határőrvidéki, duna-drávai és miskolcz-füleki vonalokról sem, mert ezek már ugyis az állam kezében vannak. De igenis szólnunk kell a m.-szigeth-kassa-oderbergi és nagyvárad-villány-pragerhofi vonalokról.

Távol van tőlünk a vasuthálózat czélszerű berendezésére nézve elvként felállítani azt, hogy a vidék ki- és beviteli forgalma szükségkép a főváros visumához legyen kötve. Az ugynevezett szárnyvonal-rendszer elég alkalmat ad arra, hogy a távolabb fekvő vidék a külföldet a fővárosi kerülő ut nélkül is elérhesse. Mindenki be fogja azonban látni, hogy a vidék és a külföld közti közvetlen forgalmat legalább kedvezményezni nem szabad a főváros hátrányára, pedig ez történik, ha oly vasutesoportok állanak fenn, melyek nem támaszkodnak a fő-

városra, melyek tehát a fővárostól azt a forgalmat is elvonni igyekeznek, a mely különben természetesen arra tartana.

Ily csoportokat képeznek az utóbb említett vonalak. A m. észak-keleti vasutra nézve legalább megvan az a *consolatio ad lacrymas*, hogy ha ujhely-kassai vonala nem épült volna is ki, forgalmát a miskolcz-füleki és szolnok-hatvani vonal ugy is elterelné a fővárostól, minélfogva e vasut *cooperatio*ja, sőt még esetleges *fuzio*ja is a kassa-oderbergi vasuttal inkább csak az államvasutak jövedelmezősége szempontjából és a magyar-gács-országi forgalmi irányba ékelt l.-mihályi-szerencsi vonal miatt eshetik kifogás alá. Ellenben az alföldi vasut saját forgalmi körében egyedüli hordozója a centrifugalis iránynak, és pedig annyival hatályosabb, mert *cooperatio*ja a déli vasutal biztosítva, s esetleges *fuzio*ja is a pécs-barcsi vasutal, a közbeeső pécs-mohácsi vasut üzletbe vétele mellett, a lehetőség határában van.

Ime, két *possibilis* magán vasuti csoportosítás, melyek közül egyik rosszabb a másiknál. Ha már ily centrifugalis vonalak vannak, azokra nézve csak két orvoslát képzelhető: vagy szárnyvonalakká darabolni azokat s beosztani a fővárosnak tartó magán vasuti csoportokba; vagy pedig — államosítani. Azok után, a miket már egyrészt a déli s másrészt az osztrák állami és tiszai vasutról, illetőleg a brassó-ruttkai vonal egyesítésének szükségéről elmondtunk, bátran bizhatjuk a választást az olvasóra, ha fáradságot vesz magának, e kérdés eldöntése végett a vasuti térképet kézbe venni. De bátran bizhatnánk az illető vasutakra is, hogy a szétdarabolásnak vagy az államosításnak adnak-e elsőbbséget, — nem is említve, hogy a vasuti központi telekhivatal még nem találta fel a nyitját, hogy hogyan lehessen a vasuti elsőbbségek hypothekáit amugy könnyű szerével szétdarabolni?

Végre a harmadik körülmény, melyről még e fejezetnél nem szabad hallgatnunk, a Kerkápoly és Plener miniszterek idejében felfedezett s azóta folytonos napirenden levő *garantialis* kérdések körülménye.

Tóth nem tud ezekről semmit mondani, ő csak az általános *accord*-rendszert hibáztatja, melynek az lett a következtetése,

hogy a pályák rosszul épültek, s mégis mindenféle utólagos kárpótlási követeléseket kellett tisztázni.

Az állami biztosítás mellett engedélyezett pályáknál e kárpótlási igények is egyikét, de ámbár több mint 20 millió frtot elnyeltek, mégis inkább csak előjátékát képezték a garantialis kérdéseknek. Azután jöttek a hiányos építés és felszerelés pótlására szolgáló beruházások mintegy 10 millió forinttal, a különböző üzleti kölcsönök stb. stb.

Mindamellett aránytalanul nagyobb, sőt kiszámíthatatlanul nagy az a kár, melyet ezen garantialis kérdések miatt hitelünk s az eddigi pénzoperációknál az államkinestár szenvedett s még jövőre szenvedhet.

Készen is vannak sokan a tanácscsal : hibáztatják Kerkápolyt, hogy e kérdést felvetette s az u. n. titer-garantia elvének elismerését ajánlják. Azonban, s főleg a részvényekre is kiterjesztve, mi volna ez más, mint a határozott czimekhez és fejezetekhez kötött üzletkiadási számlának egy — fehér lappal való helyettesítése, melyre s ennek útján az állami biztosítás terhére a vasutigazgatóságok és részvényesek tetszésök szerint rá írhatnának minden képzelhető és nem képzelhető kiadást vagy veszteséget. Ma a német kötvénybirtokosok által követelt aranyágió jönne e lapra, melynél garantirozott vasutaink mintegy évi másfél millió frttal vannak érdekelve, holnap egy újabb beruházási series, minthogy a fentebbi 10 millió forinttal e számla csak 1875 végéig lett kiegyenlítve; holnapután egy — bár vasutaknál ritkán előforduló, de mégis előfordulható — nagyobb defraudatió és így tovább a végtelenségig.

A tisztajövedelmi biztosítás arany korában, midőn még a biztosítás nem jelentett egyebet, mint mikor valakit azzal bátorítunk egy fényes üzletre, hogy jótállunk az eredményért, — akkor még könnyű volt ezen garantialis kérdések elől kitérni, mert ha az üzlet első egy-két évében csakugyan pótolni kellett is a jövedelmi hiányt, nem lehetett kétség az iránt, hogy ezen néhány százezer, vagy ha már nagy összegről volt szó, néhány millió forintra rugó »előleg« a harmadik vagy negyedik esztendőben vissza fog térülni.

A mi garantirozott vasutainknál azonban épen az ellenkező irányban nem lehet kétség : az iránt t. i., hogy a kiadott

állami »előlegek«, melyek 1879. év végéig m. e. 115 millió frtra rugnak, valaha, vagy legalább oly időben, melyet előlegezési üzletnél még számba lehessen venni, — megtérüljenek. Erre azonban még nem fektetnénk nagy súlyt, mert ha már egyszer e vasutak kiépültek, lehet, hogy az állam olcsóbban szerezte volna a pénzt s olcsóbban is épített volna, sőt még az is lehet, hogy az üzletet is olcsóbban vitte volna, de azon milliók túlnyomó része ez esetben sem lett volna az államkinestár által megtakarítható. Ugyesztintén attól is eltekintenénk még, hogy az állam jóval kisebb kamatot fizet saját kölcsönei, mint ezen garantírozott vasutak czimletei után. De nem szabad eltekinteni a megoldatlan és megoldhatlan garantialis kérdéseknek a közhitelt minduntalan fenyegető hatásától, mely majd a már említett agioperek, majd valamely adókérdés alkalmából, időről időre változó alakban, de mindig mint igazi Damocles kardja lebeg felettünk.

A titer-garantiáról tehát szó nem lehetvén, nincs itt más választás, mint az államosítás.

### III.

Ha már a fentebb előadott érvek fonalán sorra vesszük vasutainkat, alig van azok közt, melyre nézve egynél több indok nem ajánlaná az államosítást. Bátran merjük tehát állítani, hogy viszonyaink közt ennek a szabályt kell képezni, melylyel szemközt minden kivétel komolyan megfontolandó.

A mint azonban minden, ugy ezen szabály alól is van kivételnek helye.

Igaza van Tóthnak, hogy a gyűjtő vagyis vicinalis vasutak, melyekben még nálunk oly nagy a hiány, csak a magántőke közrejárolása útján létesülhetnek. Mi ezen állítást annyival szivesebben aláírjuk, mert már az eddigi tapasztalatok után is megítélhetjük, hogy ezen vicinal pályákban a hazai tőke keres elhelyezést. Távol van tőlünk örülni a felett, hogy e vasutak iránt a külföldi tőke nem érdeklődik, sőt inkább, tökeszegénységünk mellett ezen gyűjtőhálózat sem nyerhet nagyobb lendületet a nélkül, hogy a külföldi tőke legalább kamatozó kölcsönök alakjában igénybe ne vétessék; de még itt is súlyt fektetünk arra, hogy a részvények bent maradjanak, marad-

janak azok kezében, kik a vállalat prosperitása iránt nem a tőzsdei jegyzék szerint, hanem valóban érdeklődnek.

De tovább megyünk. Országos vasuthálózatunk még igen lényeges hézagokat mutat fel, s ha arról van szó, hogy valamely hézagpótló vasut kiépüljön, nagyobb súlyt fektetünk arra, hogy a vasut egyáltalában létesüljön, mint arra, hogy — államvasut legyen. Lehetnek — igenis — sőt vannak oly vonalak, melyeket csak az állam építhet ki, vagy a melyek létesítését épen nem szabad megengedni, mert különben csak idegen érdekkörnek szolgálhatnának. Fel kell azonban tennünk, hogy a kormány tisztában van azon követelményekkel, melyektől a hazai vasuthálózatnak főleg magán vaspályákkal szemközt oly igen fontos czélszerű csoportosítása függ, — s itt csak oly vasutakról szólnunk, melyek e csoportosítás keretébe beillenek. Ezt feltételezve, az ország pénzügyi viszonyai közt nagy felelősséggel járna, visszautasítani egy ajánlatot, mely netán valamely vasutnak garancia nélkül leendő kiépítésére tétetnék, ha mindjárt előre is volna látható, hogy nemcsak az elsőbbségi kötvények, de a részvények is külföldön fognak elhelyeztetni. Ilyesmit megengedhettek s fájdalom, meg is engedtek magoknak ministereink, a »nagy vasuti üzletek« idejében; de féltő, hogy többé alig fognak ebbe a helyzetbe jutni.

Azért gyakorlatilag fontosabb azon kérdés, hogy állami segély mellett adható-e hely magán vasutak építésének? Válaszunk az, hogy garancia alakjában nem adható. Az okát már előadtuk. Adható azonban, igenis, más alakban, de csak részvények átvétele alakjában. Legyen az állam tulajdonostárs, ha már egyszer hozzájárul a pálya kiépítéséhez, és pedig annyival inkább, mert rá nézve ezen résztulajdonosi minőség nem csupán a kamatok és osztalékok miatt bir fontossággal. Az, hogy mennyi részvényt vegyen át az állam, nem függ egyedül a szükséges segély mértékétől, mert azon esetben, ha az illető vasutvonal nem talál oly teljesen kikerekített helyet az országos vasuthálózat csoportozatában, hogy idegen érdekkörökbe való bevonása teljesen ki volna zárva, akkor legalább a részvénytőke felét kell átvenni, különben pedig kevessebbel is be lehetne érni.



Sőt még tovább megyünk, és azt állítjuk, hogy még a létező vasutak államosítása sem volna indokolva, ha ez az államra nézve számba vehető pénzbeli áldozattal járna: mert ha már az állam áldozatot hozhat, fontosabb, hogy ezt új vonalak építésére, mint a létezők államosítására fordítsa. S ha csakugyan úgy állana a dolog, mint azt Tóth Károly képzei, akkor meg kellene elégedni azzal, hogy az államosítás elvben kimondatván, jobb időkre halasztassék. Szerencsére azonban nem áll így.

Tóth ugyanis a vételárba a subventionált vasutaknál a már kifizetett állambiztosítási előlegeket is beszámítja. Ez — persze — már magában jelentékeny, sőt fájdalom nagyon is jelentékeny tételt képviselne; csak hogy ha van kilátás valamikor ezen előlegek megtérítésére, vagyis oly jövedelmi fölöslegre, a melyre a megtérítés engedélyokmányyszerűleg utalva van, akkor ezen jövedelem a megvétel után is rendelkezésére fog állani az államnak, és pedig még nem is a részvényesekkel való megosztás mellett, mint az engedélyokmányok szerint, hanem minden megosztás és megrövidítés nélkül; ha pedig nincs kilátás, akkor is csak nyer az állam a megvételnél, nyeri azt, hogy töröl (minthogy tényleg is törölt a keleti vasutnál) az állami vagyonmérlegből oly követelést, mely tényleg be nem hajtható.

Azt mondja továbbá, hogy bizonyos ingatlanokat és az anyagszereket az államnak készpénzül kellene beváltani, mi több millióba kerülne. A subventionált vasutaknál saját vagyonaikból szerzett oly ingatlanokról azonban, melyek a pálya alkatrészét ne képeznék, nekünk tudomásunk nincs. Nem is tudjuk, hogy miből szerezték volna. A mi pedig az anyagszereket illeti, hiszen a beruházási kölcsönből az állam e vasutak részére e célból csak most tett folyóvá m. e. 3 millió frtot, s nem valószínű, hogy ezen összeget meghaladó készletek lennének, ezen határig pedig készleteiket a nevezett vasutak ingyen kötelesek az államnak átadni, de ha több készlet volna is valamivel, akkor is csak a további beszerzéseket kellene egy időre bezüntetni, hogy a netán ráfizetendő összeg bejöjjön.

Azt mondja végre, hogy az állam a vételárnál a részvényesek felülosztaléki chanceait is kénytelen volna figyelembe venni. — Magától értetődik, hogy a részvényesek jogos igényeit

az állam teljesen ki kell, hogy elégítse. Tehát ha az üzlet úgy alakult, hogy már felülosztalékra is van kilátás, ezt is figyelembe kell venni. S van a mi subventionált vasutaink közt is ily fehér holló: a pécs-baresi vasut. A többinél azonban ez nem jön számításba, hanem a mi számba jön, t. i. az ezen vasutak részvényei és az állampapírok közti árfolyam-különbözet, az épen csak a megvétel javára esik, s még nemcsak a részvényeknél, hanem az elsőbbségi kötvényeknél is, ha ugyan az állam egyidejűleg vagy utólag, ezeket is convertálni kívánná. Az államosítás tehát ezen vasutaknál, nem is említve a garantialis kérdések elenyésztetéséből eredő indirect hasznót, nemcsak hogy nem áldozattal, hanem még nyereséggel volna keresztülvihető, nyereség volna továbbá elérhető az igazgatóságok leapasztásából is, mely utóbbi még azon esetre is biztosítva lenne, ha egyelőre az államosítás — a társulati forma fenntartása mellett — csakis az illető vasutak üzletének átvételére szoríttatnék.

De nemcsak a subventionált, — más vasutaknál sem járna az államosítás áldozattal. Például idézzük a tiszai vasutat. Az állam 1877-ben szerződést kötött e vasuttal, melyben az e vasutnál csak elméleti jelentőséggel bíró állami biztosítás felemelése ellenében kikötötte, hogy a megváltási jog érvényesítése esetében a társulat által eredetileg saját vagyonából beszerzett privát fekvőségek és forgalmi eszközök m. e. 2.500,000 frt értékben, s anyagszerek és leltári tárgyak m. e. 1.600,000 frt értékben megtérítés nélkül adassanak át az államnak. Ezen pont tehát itt is elesik. De elesik azon aggály is, hogy a megváltási árnál az állam rövidséget szenvedjen, mert ha maga a vasut nem hozná is be az egész évi megváltási járadékot, behozza közvetve az által, hogy a forgalomnak az északi államvasut csoportra terelését lehetővé tévén, ennek jövedelmezőségét jelentékenyen fogná emelni.

A pénzkérdés tehát általában véve nem áll az államosítás útjában, sőt inkább az elérhető megtakarítást és az állampályákra nézve kedvezőbb forgalommegosztást figyelembe véve, még a pénzkérdés is épen csak egyik indokul szolgál az államosítás mellett.

Nem látjuk továbbá helyén, — hogy a kivételekre visszatérjünk — az államosítást egyes oly vonalakra nézve

sem, melyek csak költséges versenyvasutak építése által volnának kapcsolatba hozhatók az államvasuthálózattal, mi által azonban nincs kizárva, hogy az állam ily vonalakat esetleg a magán vasutcsoporthoz kellő kikerekítése érdekében időlegesen megvegyen.

A legfőbb szerepet azonban az államosítás alól teendő kivételekre nézve is a közös vasutak intézménye játsza.

Már fentebbi kifejtéseinkből is kitűnik, hogy e vasutak nem oly értelemben »közösek«, mint a dualizmussal járó más közös intézmények, mely utóbbiak az állami önállóság érdekében a lehető legszűkebb mértékre szorítandók. Ily »közös« vasutak egymástól egészen független országok közt sincsenek kizárva, mert a csatlakozási állomást ritkán, vagy épen sohasem lehet a határszél pontján statuálni, szükséges tehát az egyik ország vasutját a másik országnak egy legalább a csatlakozásra alkalmas pontjáig beereszteni. Természetesen ezen beágazási vonalak rendszerint igen rövidek, de az ellenkező sincs kizárva. Így például (s ezzel rámutatunk a közös vasutak intézményének előnyére) senki sem zárkozhatik el annak czélszerűsége elől, hogy a budapest-zimonyi vasut egységes vezetés alatt a szerb területen át folytattassék. Bátran kimondhatjuk tehát az elvet, hogy egy helyesen, tehát az ország szívéből kiinduló vasutra nézve annál jobb, mennél tovább lehet azt folytatni, az országhatárig és azon túl. Ez azonban csak magán vasutra nézve lehetséges, mert egy rövid beágazás államvasutra nézve sem okozhat nehézséget, a szomszéd államot jelentékenyebb hosszban átszelő államvasutra nézve azonban ez annyi inconvenientiával járna, hogy a »közös« pályákat mindentovábbi bizonyítás nélkül kizártnak tekinthetjük.

A Magyarország és Ausztria közt fennálló államjogi viszony megengedi, hogy a »közös« magánvasutak ne szorítkozzanak csupán az alkalmas beágazási állomásokra, hanem a másik állam területét kisebb-nagyobb hosszban átszelhessék. Nyilván ezen szempont, s nevezetesen a közös vasutak előnyösségének szempontja lebegett államférfiaink szemei előtt, midőn a közlekedésügyi kormányzat önállósítása daczára nemcsak a régebbi közös vasutakat fenntartották, de még újakat is creáltak.

Nem a közös vasutak elve ellen szólaltunk tehát mi fel az előbbi fejezetben, hanem a paritásnak e téren való hiánya és a két nagy »osztrák« közös vasutnak részben az ország érdekeivel ellenkező forgalmi irányzata miatt. (És itt megjegyezzük, hogy az állami fenhatóság szempontjából talán nem egészen helyesen, de gyakorlati szempontból és a rövidség kedvéért mégis nem alaptalanul szólunk »osztrák« és »magyar« közös vasutakról, a szerint, a mint az illető vasut székhelye magyar vagy osztrák területen van).

A paritás nem lesz még helyreállítva, ha mi az összes nem-közös vasutakat államosítjuk is, mert ez csak némi ellensúlyt fog bent, sőt kifelé is nyújtani s ez még nem a paritás. Ezenfelül minden jel arra mutat, hogy az osztrák kormány meg fog bennünket előzni az államosításban.

A paritás tehát e téren csak compensációk útján érhető el, milyeneket a közlekedési politika terén ez idő szerint épen Ausztriában oly sokat pengetnek, habár ez talán inkább minket illelne.

Nem feladatunk itt e compensációkat részletezni, nem különösen azokat, melyeket esetleg mi nyújthatnánk, ha ugyan a paritási mérleg úgy alakulna, hogy még mi lennénk adósok. Meg akarjuk mégis ezeket legalább érinteni, főleg azért, hogy a közös vasutak fejlődési chance-aira rámutatva, azok előnyeit ez által is a kellő világításba helyezzük.

Ha már lemondunk az a feletti feljajdulásról, hogy a legtekintélyesebb közös vasut, t. i. az osztrák államvasut ámbár vonalainak nagyobb része magyarterületen fekszik, osztrák földön székel, akkor a paritás szempontjából alkalmas compensationális tárgyak hiányában csak csekély mértékre szoríthatjuk kívánalmainkat, de épen ezen lemondás talán annál nagyobb súlyt kölcsönözhet mérsékelt igényeinknek.

A k a s s a - o d e r b e r g i vasutra nézve, miután az Oderbergben közvetlen kapcsolatba hozza pályáinkat a porosz vasutakkal — nincs tovább mit követelnünk, vagy legfőlebb csak azt, hogy e vasut az ellentétes érdekű Nándorpályától való függetlenítése érdekében, mint melynek oderbergi pályaudvara reá nézve különben is fejállomást képez, egy fél mértföldes összekötő vonallal a csatlakozó porosz vasut annabergi állomá-

sába ágaztassék be. — Legkevesbbé követeljük pedig azt, a mit Tóth Károly ajánl, t. i. a rutka-jablunkai vonalrész államosítását. Ezen »magas« vasuti politika — ha jól emlékszünk — a kassa-oderbergi vasut kárpótlására vonatkozó országgyűlési tárgyalásokban is szerepelt, de szerencsére a kellő mértékre le is szállítottattott.

Ugyszintén a különben is Bécsben székelő, bár irányára nézve Budapestnek tartó első magyar gácsországi vasutra nézve sem lépnénk fel követeléssel, mert e vasut ránc nézve elvégre is csak az oroszország-adriai átmeneti forgalom tekintetében birna fontossággal, s nem vehetjük az osztrák kormánytól, vagy legalább is a Gácsországot hosszában átszelő nagy vasutaktól rossz néven, ha ezen forgalmat a bécsi irányban haladó vasutak számára igyekeznek gyümölcsöztetni. Nem vetjük tehát itt fel sem a Fiume és Triesztközi kérdést, sem vasutaink s különösen a mindkét államkinestár terhére inségeskedő gácsországi vasut jövedelmeztetésének kérdését, és pedig már azért sem, mert azt hisszük, hogy a Magyarországon áthaladó természetes, mert legrövidebb utirány mégis érvényesülni fog, mihelyt a L.-Mihályi és Budapest közti vonal az állam kezébe jut s a budapest-fiumei, illetőleg trieszti vonal is felszabadul a bécs-trieszti iránytól való függőség alól.

Nem fektetünk továbbá súlyt — mint Tóth Károly — a sziget-szuczavai vonal kiépítésére sem, mert mint Thaly Emil barátunknak e tárgyról irt, a »Nemzetgazdasági Szemlé«-ben megjelent értekezésében bővebben ki van mutatva, a fekete tengerrel való összeköttetésünk előnyösebben létesíthető a marosvásárhely-románi vonal által.

Súlyt fektetünk azonban — igenis — arra, hogy nyugati vasutesoportunk Ebenfurton át Bécs, illetőleg St.-Pölten felé meghosszabbíttassék, s az osztrák kormány az ő gondjaira bízott államérdekek minden megrövidítése nélkül csak a viszonyosságnak csekély mértékét fogja velünk szemben gyakorolni, ha tért hagy ezen vonalirány terjeszkedésének. És csakis ily viszonyosság fogja lehetővé tenni: hogy a közös vasutak intézménye, melynél ma még jelentékeny hátrányban állunk, nálunk is kellőleg méltányoltassék.

Egyik előfeltétele a közös vasutak czélszerűségének, sőt

megengedhetőségének, hogy ezek azon állam érdekeivel, a melynek területére átnyulnak, legalább ellentétben ne legyenek. S ez irányban igen lényeges követeléseink vannak, nem ugyan az osztrák kormány, hanem a két nagy osztrák »közös« vasut irányában, sőt annyiban az osztrák kormány irányában is, a mennyiben jogosan várhatjuk, hogy követeléseinknek nem fog utjába állani.

A déli vasutra nézve már kimutattuk az érdekellentétet, s hogy az teljesen csak e vasut magyar vonalainak államosítása útján orvosolható. A társulat ismeretes pénzügyi helyzete lehetővé teszi e megoldást, mely talán az osztrák kormánynak is szívesen fogadott alkalmat fog nyújtani, ugyane vasut osztrák vonalainak államosítására.

Fentebb előadott nézetünket azonban, miszerint jelentékeny ráfizetés helyett inkább új vonalak építése volna ajánlható, — a déli vasutra nézve is fenntartjuk, annál is inkább, mert már is minden jel arra mutat, hogy egy budapest-fiumei közvetlen összeköttetés az államnak csak csekély hozzájárulása mellett létesíthető, és pedig oly modorban, mely a déli vasut forgalmi felsőbb-ségét Horvát-Szlavonország területén is ellensúlyozni alkalmas.

Ezen körülmény a déli vasut magyar vonalai megvételének lehetőségét még inkább előmozdítani alkalmas, s ha ez megtörtént, akkor a közös vasutak tekintetében is közelebb jutunk azon paritáshoz, mely lehetővé teszi, hogy az osztrák félnek azon még mindig túlnyomó előnyét, melyet neki az osztrák állam vasut székhelye nyújt, kizárólag az érdek-közösség szempontjából mérlegeljük.

Előbb azonban az utóbb nevezett vasut érdekeit is összhangzásba kell hozni közforgalmi érdekeinkkel, vagyis inkább a tényleg létező érdekellentétet megszüntetni. E nélkül nincs kilátás arra, hogy e vasuttal megbarátkozhassunk, pedig e megbarátkozás értéke napról napra világosabban kell hogy kitűnjék a társulat előtt, de az osztrák kormány is hiában beszél addig compensációkról, hiában hangsúlyozza a monarchia érdekeit, mert ezen érdekek, míg Magyarország ellen irányulnak, csak a monarchia másik felének érdekei lehetnek; ha ellenben az érdek-ellentét meg van szüntetve, akkor semmi sem áll útjában, hogy Magyarország is felismerje a »monarchia« érdekeit.

Persze azzal, hogy miben áll az érdekellentét? előbb magunk közt kell tisztába jönni.

Azok, kik a centrifugál pályákat, különösen a hatvan-szolnoki, alföldi és ujhely-kassai vonalakat építették, vagy még utólag is a két utóbb nevezett vasutat megnyugvással látják magán társulatok kezében, azok az osztrák államvasutra sem panaszkodhatnak, sőt inkább csak meglepődéssel láthatják, hogy e vasut éléskamaráinkat a főváros »feje felett« mily egyenesen köti össze — ha szabad ily trivialis kifejezéssel élni — Európa gyomrával! Ezeknek legfőlebb az orsovai csatlakozás, az oláh gabona versenye nem lehet inyükre.

Panaszra csak azoknak van okuk, kik meglepődnének azzal, hogy Magyarország agrikultur állam helyett egyszerűen csak kultur-állammá legyen. Csak azoknak van okuk panaszra, kik agrariusainkat szivesebben látnák a hazai kereskedelem és ipar, mint a hazátlan, vagy éppen külföldi kereskedelem szövetségében. Csak azoknak, kik kevésbé zugolódnak a tarifák magassága, mint azoknak közgazdasági beltényezőink közt hasonlást előidéző szerkezete miatt.

Jól tudjuk, hogy nehéz dolog ültetni a fát, melynek talán csak az utód fogja gyümölcsét élvezni; de éppen agrariusaink közt is mindinkább szaporodik azok száma, kik azt kérdezik, hogy hol van hát az a bizonyos »mai veréb«? s hogy vajjon itt — ha már benne vagyunk a példáhozásokban — nem-e inkább a gazdag örökség fejében elfogyasztott tál lencséről szóló hasonlat volna helyén?!

Azok, s legalább azok, a kik velünk együtt így gondolkoznak, szivesebben látnák az osztrák államvasutat az ország, szívéből kiindulni, innen aztán mentül tovább nyulva, annál jobb.

Két vasut azonban, melyek egyike Budapestre be- s másika Budapestről kiágazik, nem volna képes a kiviteli forgalomnak oly kedvezményeket adni, mint a Budapesten áthaladó egy vasut. Azért, habár a panasz az osztrák államvasut forgalmi politikája ellen általános, ne tagadjuk, hogy az orvoslásra nézve még nagyon eltérnek a nézetek.

Az egyik rész meglegszik azzal, hogy a főváros kereskedelme, ipara és fogyasztói differentialis tarifák által ne

károsíttassanak, míg a másik ezt is akarná ugyan, de azon előnyökről sem képes lemondani, melyekben ma a kivitel épen csak ezen differentialis tarifák segítségével részesül. Az egyik rész az oláhországi provenientiák átviteléhez nem köt más feltételt, mint egy bizonyos mérséklő hatást a magyar kivitel díjtételeire nézve, míg a másik rész itt prohibitív rendszabályokhoz nyulna.

Tény azonban, hogy ezen másik rész is súlyt fektet a fővárost károsító differentiák megszüntetésére, és semmikétség, hogy ezen közös érintkezési pontról a fenforgó érdekellentét gyökeres orvoslását, az osztrák államvasut Budapesten aluli és felüli vonalainak kettéosztását, az országban csak egy helyeslő hang kísérné!

Nem merjük eldönteni, hogy ezen gyökeres orvoslás csak megközelíthető is volna-e tarifális stipulatiók által? és pedig annyival kevésbé, mert ezek körül a fent említett nézetkülönbségeknek ismét tág tér nyílnék s könnyen jöhetne létre oly compromissum, mely senkit sem elégitene ki. Mindenesetre ugy ezen stipulatióknak, mint a megfelelő szervezési intézkedéseknek is (üzletigazgatóság felállítása, ügykezelési nyelv stb.) igen messze menőknek kellene lenni, hogy legalább egy tűrhető modus vivendit biztosítsanak.

De egy vagy más módon ezen érdekellentétet meg kell és meg lehet szüntetni, ha nem másképen, az állam hatalmi súlyának latba vetése által.

Az államosítást azonban itt kizárva látjuk, és pedig nemcsak azért, mert az érdekellentét megszüntetése után a »közös vasuti intézmény« jótéteménye kiválólag ezen vasutnál jönne számításba, hanem azért is, mert az osztrák államvasut államosítása, legalább a megváltásra kitűzött idő lejártá előtt, akár a pénz-, akár a közjogi kérdés szempontjából áthághatlan akadályokba ütköznék.

Egyáltalában, a közös vasutaknak akár előnyeit, akár államosításuk nehézségeit vesszük kiindulási pontul, azok határt szabnak vasutaink államosításának, s e szerint — mint már említettük — a döntő szerepet játszó az azon kérdés eldöntésében, hogy Magyarországon melyik vasutkezelési rendszer van indokolva?

Mely az előadottak után nem lehet más, mint a vegyes rendszer.



## IV.

És e szerint mi is ugyanazon eredményre jutottunk, mint Tóth Károly, t. i. a vegyes rendszerre. De mennyire különbözik a mi vegyes rendszerünk az övétől!

Szerinte nincs szükség a vasutkezelési rendszer megváltoztatására, tehát: a vegyes rendszer már megvan. Szerintünk azonban még akkor is, ha a vegyes rendszert úgy mint ő — maga a rendszer kedvéért kívánnánk, ezt csak még ezután kellene megalkotni, mert azon tényleg fennálló rendszer, melyen Tóth, bár a vegyes rendszert pártolva, változtatni nem akar, nem a vegyes, hanem a magánrendszer, melyet a létező államvasutvonalak ép oly kevésbé alakítanak át vegyes rendszerre, mint a hogy például — egy fecske nem csinál nyarat.

A »három vizválasztón át meghosszabbított köszénpálya« ugyanis, mint Tóth északi államvasutvonalunkat, mely itt egyedül jöhet szóba, nevezi, — (e mellett még egy vasutvonal, melynek a második vágánnyal való ellátása helyett, ha majd a forgalom ezen mértékig emelkedik, ugyanő érdemesebbnek látja a Garan völgyön át egy másik vasutat építeni) egy ily pálya nem képes vasuthálózatunknak a vegyes rendszer jellegét megadni. Ehhez egy szorosan összefüggő, a cooperatióra képesített államvasuthálózat szükséges, melynek hatása nagyobb mérvben függ vonalainak összefüggésétől és beosztásától, mint azok hosszától s a magán pályák irányában mutatkozó számarányától.

Már a Tóth Károly álláspontjáról is rendszerváltoztatásra s e végből legalább azon magán vasutvonalak megszerzésére volna tehát szükség, melyek ma állampályáink egyes vonalait egymástól elválasztják. És a »subjectivitas veszélyének« nem lett volna szabad őt visszatartani ennek kimondásától, ha szintén ebben a véleményben van.

E helyett ő — mint már említettük — magának azzal könnyítette, de valljuk meg nyíltan, hogy viszont az államosítás barátainak azzal nehezítette a dolgot, hogy az összes vasutak megvétele ellen beszél. Ezzel azonban feljogosít bennünket azt hinni, hogy az alább említendő kivételekkel minden államosítást ellenez. Erre mutat, hogy elvileg másutt keresi azon előnyöket és azon bajok orvoslását, »melyek a vasutak megvételének eszméjét előidéztek«, s hogy bár a rendszer-

változtatás helyett nézete szerint alkalmazandó rendszabályok egyensúlyát a vegyes rendszernél véli legkönnyebben elérhetni, mégis egy szóval sem tesz említést arról, hogy a létező rendszer keretén belül, melyet ő a vegyes rendszernek tart, a magán- és állampályák közti egyensúly mennyire hiányzik? Erre mutat továbbá, hogy a garantírozott pályák megvétele helyett is inkább egy sajátságos experimentumot, t. i. a kereskedelmi ágnek (és épen ennek, melyre nézve az állami kezelésnek kevesebb mozgékonytságot tulajdonít!) államosítását, ellenben a műszaki ágnek (tehát épen annak, melyre nézve az államnak legtöbb megbízható erő állhat rendelkezésére) a magán kezelésben való meghagyását, és így a vegyes rendszernek egy és ugyanazon pályára való alkalmazását hozza javaslatba; erre mutat végül az államosítási »merész műveletek« ismételt hangsúlyozása, de főleg az egész pályamű hangja és iránya. Mert hiszen a ki a kizárólagos magán vasutrendszert védi, az tudhatja, hogy a létező államvasutakat könnyű dolog eladni; de gyakorlati ember, tudva, hogy a magánvasutak egynémelyike amugy sem kapható, ha mégis az összes vasutak államosítása ellen buzog, akkor öntudatosan bár, vagy öntudatlanul, de minden, tehát még a könnyen kapható vonalak megvétele ellen is felkölti a hangulatot, a vasutak államosításáról is állván az: hogy a ki nincs mellette, ellene van.

Ezen langymeleg hangulatban, ha az állam részére kikötött pályabeváltási idő elérkezik, a kormánynak még meg kellene gondolni, hogy éljen-e e joggal, vagy sem? Nem tudjuk, ezen benyomás alatt állott-e vagy sem az osztrák kormány, midőn a magyar alkotmány visszaállításának küszöbén, az osztrák államvasutra nézve a megváltási időt, mely különben már 1888-ban lejárandó lett volna, 1901-ig meghosszabbította; de tudjuk, hogy ezzel a magyar vasuthálózat sorsa hosszú időre el lett döntve. Valószínűleg ezen hangulatban volt a magyar kormány is, midőn a pécs-mohácsi vasutra nézve a felmondási időt  $1\frac{1}{2}$  évről 30 évre megnyújtotta. Tényleg megvolt tehát, s talán még most is megvan ez a hangulat; s a »részvényes« pénzügyezetek és a sajtónak ezekkel összeköttetésben álló része mindent is elkövetnek, hogy azt még inkább megerősítsék, — de legalább is meggyőnteni Tóth Károly sem igyekszik. Mi azonban azt hisszük,

hogy jövőre kormányunknak nem lenne szabad habozni a megváltási jog érvényesítésével, s mentül inkább közeledik több vasutra nézve a megváltási idő, az ezzel ellenkező hangulattal annál erélyesebben szükséges szembe szállni.

Azonban visszatérve elhagyott fonalunkra, — midőn a vegyes rendszer álláspontjáról mi is nagyobb súlyt fektettünk az államvasutvonalaknak ezen rendszerbe való beosztására, mint az azok és a magánpályák közti hosszarányra, — ezzel távolról sem akartunk a vasutak államosítása elé azokon felül, a miket már az előbbi fejezetben felsoroltunk, újabb határokat vonni. Mi is jobban szeretnénk kevesebb eszközzel több hatást elérni; de azért, ha a vegyes rendszert mint eszményképet tartanánk is szem előtt, nem mondanánk le a kevésbbé célszerű beosztású vonalak államosításáról sem, ha már egyszer a célszerűbb beosztásuk nem kaphatók, s nem habozunk kimondani, hogy a vegyes rendszer állítólagos barátjainak nálunk annyira divatban levő ellenkező felfogását, csakis a magánrendszer érintetlenül hagyása iránti szándék leplezésének tartjuk.

Ha talán, mint már legelől érintettük, állampályáink intéző köreiben is bir e nézet némi rokonszenvvel, ez csak arra vezethető vissza, hogy tájékozatlan, vagy az államosítás iránt ellen-szenves »nemzetgazdászaink« megszokták a vasutigazgatókat is úgy, mint a bankigazgatókat, a pálya jövedelmezőségének  $\%$ -lijával mérni. Bizonyos határig van is ennek a mértéknek jogosultsága, de a pálya jövedelmezőségére befolyó, alig megszámlálható objectiv tényezők által e határ oly elenyészően szűkre van szabva, hogy az összehasonlításnak minden alapja teljesen hiányzik. Az emberi gyöngeségnek azonban el lehet nézni, ha e határt valamicskével tágabbnak képzei s örömelebb identifkálja magát a kedvezőbb  $\%$ -lival.

Tisztán a vegyes rendszer szempontjából is nagyobb mérvű államosításra volna tehát nálunk szükség. Azonban mi a vegyes rendszert nem mint ideálisat, hanem mint a helyzet elutasíthatlan követelményét állítottuk oda, midőn kimutattuk, hogy fontosabb, mint tisztán a vasuti téren mozgó indokoknál fogva, nálunk a vasutak államosítása mint szabály van indokolva, melylyel szemközt a magán vasutaknak csak kivételkép lehet

helyt adni. És ebben fekszik a legnagyobb különbség köztünk és Tóth Károly közt.

Ő ugyanis megfordítva, épen az államosításnak látszik csak kivételkép helyt adni, s mint láttuk, világosan megnevezve ennek is csak egy oly vonalnál (Ruttka-Jablunka), melyet viszont mi a közforgalom érdekében továbbra is egy magánvállalat kezében kívánunk látni.

Helyt ad továbbá az államosításnak a garantírozott vasutak legrosszabbjainál is, azon indokolással, hogy ha már az államnak pénzét el kell veszítenie, jobb, ha azt legalább saját kezelésében veszíti el. Hol azonban itt a határ? A pécs-barcsi vasuton kívül melyik az, a melynél alaposan lehet számítani a kincstári előlegek oly időben való visszafizetésére, melyet gyakorlati ember még számba szokott venni? melyik tehát az, a melynél az állam pénze veszendőben nem lenne?! Ha pedig ettől eltekintünk, és sorra nézzük garantírozott vasutainkat, hogy melyikre illik Tóth Károly utmutatása: az első magyar-gács-országi vasutra, tehát ismét egy vonalra bukkanunk, mely fentebbi kifejtéseink értelmében szintén továbbra is lehetőleg magánvállalat kezében hagyandó.

Helyt ad végre az államosításnak, de csak az időleges államosításnak, a vasuthálózat czélszerű csoportosítása érdekében is.

S mi is igen jól tudunk esetet képzelni, sőt egy ilyen közel is fekszik, hogy egyik vagy másik vonal megvétele csak időlegesen, például az által volna indokolva, hogy egy, a mi érdekeinknek megfelelőleg alakítandó közös vagy pedig más magán vasut-csoport) megerősíttessék. — Ettől azonban eltekintve, nem-e mindenkinek az jut eszébe, hogy mily pompás %-lival gyümölgöznek most azok a vasutak, melyeket annak idejében jó drágán az állam épített s aztán jó olcsón eladott?! Mert hiszen Tóth Károly nem mondja ugyan, hogy az állam a drágán megvásárlandó vasutakat olcsón adja el, de hát — kell-e ezt még mondani is? Nem régiben ezen eszmét egy, előbb hazai vasutaink egyik kiválóbbikánál, később pedig osztrák vasuti szolgálatban szerepelt kiváló szakférfi is megpendítette, csak

más alakban, úgy t. i., hogy az állam nyújtson segédkezet a magán vasutak túl magas építési tőkéjének leszállításához.

Ez uton aztán — természetesen — kedvezőbb gyümölcsözési % érhető el, s egyuttal az állam, saját költségén fegyvert kovácsolna az állami kezelés ellen! Valóban, Tóth Károly az államosítás ellenzőinek szívéből beszélt, midőn ezen javaslatát megtette.

S ez annyival fontosabb, mert az adott viszonyok közt vasutaink czélszerű csoportosítása ily — legalább időleges — államosítások nélkül nem is képzelhető.

Minden kétségen kívül áll, hogy a vasutak czélszerű, a fővárosra mint kiindulási pontra fektetett csoportosítása által a mai hátrányok egy része el volna hárítható.

Már fentebb jeleztük azonban, hogy összes vasutaink közt nagyobb pénzügyi operáció, tehát az állam közbejövetele (időleges államosítás stb.) nélkül csak két magán vasuti csoportosítási combináció képzelhető, de ezek is más okoknál fogva elvetendők.

A »Nemzetgazdasági Szemle« 1877. évi ápril—juniusi füzetének »Néhány szó a vasutak csoportosításáról« című cikkében bővebben ki vannak mutatva azok a nehézségek, melyek a magán vasutak elszakgatásának és kikerekítésének útjában állnak. »Hogy az államvasuti (így mond továbbá e cikk) vagy a magán vaspálya-rendszer, vagy végre a két rendszer combinációja legyen-e a csoportosítási kérdés végmegoldásánál irányadó? továbbá a csoportosítási irányok megállapítása és új vonalakkal való kiegészítése: oly kérdések, melyek sem nem elég könnyűk, sem nem sürgősek arra, hogy megoldásukat elhamarkodni szabad volna.« »Ez idő szerint födolog a hatalom biztosítása arra nézve, hogy annak idején a fentebbi kérdések megoldása ellenmondásba ne ütközzék, vagy legalább nagy áldozatokba ne kerüljön.« — »Ha szabad egy hasonlatot nem felállítani, de megczáfolni: ne hasonlitsuk vasuthálózatunkat egy oly félig kész képhez, melynek helyreigazításához ugyan csak egy pár vonás, de fényesen honorált művész keze által kivitt vonás szükséges. Ezen néhány vonás — megannyi új vasut-vonal — kivitele e nélkül is sok pénzbe fog kerülni, s ha pén-

zünk megjő, a többihez nincs szükség patensre: fődolog, hogy addig a képet hatalmunkba kerítsük.« »A garantírozott vasutak üzletének egyszerű átvétele kétségen kívül egy — s nem is a leghatálytalanabb — módja volna a csoportosításnak, de csak a commissatió, nem pedig az okszerűleg ezután következő segregáció értelmében. Ehhez feltétlen hatalomra van szükség, s ezt csak az illető vonalak megvétele nyújthatja«.

Ime tehát, csoportosítani nem lehet államosítás nélkül! De vajjon az államosítás, mely nem ugyan az összes, de minden esetre nagyobb számú bajok orvoslására van hivatva, csak átmenetül szolgáljon a magán vasuti csoportosításra? Siessen az állam kiadni kezéből a hatalmat, melyet megszerzett, s melyre magának oly nagy szüksége van?! Nem-e inkább, ha megszerezte a megszerezhető pályákat, csoportosítsa az államvasuthálózatot, állítson fel annyi kezelési csoportot, mennyi a körülményekhez képest megkívántatik?! Mi legalább az utóbbi nézetten vagyunk s azt hisszük, a fentebb előadottak után a t. olvasó is elfogja ismerni e nézet jogosultságát.

Ha azonban szabályként állítjuk is fel vasutaink államosítását, ez alól még vajmi hosszú ideig oly bőven leszünk kénytelenek kivételt tenni, hogy a magán vasutak (nem úgy, mint a mai államvasutak) vasuthálózatunknak nemesak képesek lesznek a vegyes rendszer típusát megadni, hanem e rendszerben, bár megszorodott állampályáink által, legalább egyelőre még ellensúlyozva is alig lesznek. Azért a »szabály« szót itt csak oly értelemben kérjük érteni, hogy nézetünk szerint az államosítás tendenciája s mihelyt alkalom kerül, következetes alkalmazása volna érvényre juttatandó.

Addig, míg ez túlsúlyra nem jut, mindenesetre nagy fontossággal bír, hogy az állam a magánvasutak tarifaképzésére kellő befolyással birjon. Nem oly értelemben vesszük ezt, mint Tóth K., hogy t. i. a tarifaszabályozási jog az állam részére »kisajátíttassék«. Erre nézve már véleményünket elmondtuk. Nem irott jogra van szükség, mert ez úgy is megvan; hanem szükség van ama regulator mellett, melyet csak jelentékeny államvasutacsoportok nyújthatnak, arra a bizonyos valamire, a mi

ha a zongorázó ujjában megvan, összhangzatos zenét csal ki a billentyűkből . . .

A vasutak, s nemcsak a magán, de az államvasutak is, míg nagy befektetési tőkéjük törlesztve nincs, ennek gyümölcsöztetése érdekében ép oly joggal megkövetelik a maguk részét a nemzeti jövedelemben, mint a szállított árúnak akár termelője, akár közvetítője. Ha tehát a tarifák drágasága miatti panaszokat a kellő mértékre leszállítjuk, sőt ez irányban még ovatoságra is intünk, nehogy a differentialtarifák és refactiák által előidézett érdekellentétek még tovább terjedjenek: akkor a kormánynak a magánvasutakkal szemben is módjában lesz megátolni azt, hogy tarifaképzési jogukat a közérdek rovására kizsákmányolják.

Odáig — persze — nem mehetünk, hogy a közérdek, a kormány nézete szerinti közérdek előmozdítása végett egy magánvasutttól érzékeny áldozatokat követeljünk, sőt a közérdek sérelmének megítélésénél is bizonyos önmegettartóztatásra lesz a kormány utalva. Különösen kísérleteket — bármily üdvös hatást ígérjenek is azok — ezirányban a kormány csak az állampályákkal tehet, az államháztartás egy másik ágazatában, vagy legalább ennek alapfeltételében, a nemzeti vagyonosodásban lelve fel a fedezetet azon hiányért, melyet ez által jövedelmezőségében netalán az illető államvasut szenvedne. Ily mértékben a magánvasutak »billentyűi« nem állhatnak a kormány rendelkezésére, s ebben meg kell nyugodni addig, míg egyáltalában magánvasutak léteznek.

A garantiális kérdések sem fognak teljesen elenyészni, ha azon közös magánvasutakat, melyek az állami biztosításra vannak utalva, fenntartjuk. Meg lehetünk azonban elégedve, ha e kérdések legalább szűkebb térre szorulnak, s elvesztik azon általános jelentőséget, melylyel ma az államhitelre nézve bírnak.

S ezzel már befejezhetnénk Tóth Károlylyal való, ugyis hosszúra nyúlt polemiánkat, ha akkor, midőn vasutaink államosítása mellett emelünk szót, szükségét nem éreznők annak, hogy néhány szóval az államvasutak szervezetének kérdéséhez is hozzászóljunk, mint a melyet közönségesen az államvasuti rendszer gyenge oldalának szoktak tekinteni.

Miben áll a magán vaspályák erős oldala? Ha igazat adunk, pedig igazat kell adnunk Tóth Károlynak abban, hogy részvényes vállalatoknál a sikert biztosító magán gazdálkodás criteriuma teljesen hiányzik, mert a részvényesek sem magára az üzletre befolyást nem gyakorolhatnak, sem pedig azok túlnyomó többsége a képviselő testület választásában részt nem vesz, hanem ennek névsora tapasztalás szerint az intéző igazgató és a főrészvényes pénzügyi egységével állittatik össze; s ha e szerint meggondoljuk, hogy az illető pénzügyi természet-szerűleg nem annyira részvénybirtokosainak érdekét, mint inkább csak saját pénzügyi összeköttetését, tehát csak saját külön hasznát tartja szem előtt, hogy tehát ezen megszorítással az intéző igazgató — ugyszólván — korlátlan hatalom felett rendelkezik, akkor ezen »erős oldal« létezését talán egyáltalán kétségbe kellene vonnunk.

Azonban nem vonjuk kétségbe, s ha van ily erős oldal, azt épen az intéző igazgató korlátlanabb mozgásában és abban keressük, hogy a jelzett viszonyok közt az intéző igazgató és a részvényesek képviselő testülete közti hivatalos viszony lényegében az üdvös eszmecserére szorítkozik. De csakis a kettőben együtt, s nem az egyikben vagy másikban külön-külön keressük ezen erős oldalt.

Azért nem értünk egyet Tóth Károlylyal, ki az igazgató-tanácsi intézményt megszüntetni s e helyett az u. n. directorialis rendszert kívánná behozni.

Egy másik czikkünkben \*) mi is a directorialis rendszer mellett foglaltunk állást, de nem az igazgató-tanácsi intézmény pótlásául, hanem a szakszerű ügyvitel érdekében. A vasuti üzlet ugyanis több oly szakmára (administráció, kereskedelem és pénzügy, forgalom és vonatmozgósítás, pályafentartás és műhely) oszlik, melyeknek sem ismereteit, sem nagy feladatkörét egy főnök magában nem egyesítheti, úgy hogy az egyes szolgálati ágakat tényleg alárendelt hivatalnokok vezetik s legalább ezekre, sőt itt-ott az összes szolgálati ágakra nézve az intéző igazgató szerepe lényegében az üres repraesentatióra olvad le. Egyik további hátránya továbbá az egy igazgatói rendszernek, hogy a főnök a személyzetnél is saját

\*) »Nemzetgazdasági Szemle«: »Vasuti részvénytársulataink és a kereskedelmi törvény«. Varró Pétertől.



szakminösítvényét igyekszik érvényre juttatni. Hogy hova vezet ez, láttuk az ötvenes évek kezdetén az osztrák államvasuti rendszerrel tett kísérletnél, mely főleg azért dőlt dugába, mert az intéző körök a szervezetnél az administratív-bureaucratikus elemet igyekeztek túlsúlyra juttatni. Épen a mi m. k. államvasutainknál újabb időben egy másik kísérletet látunk, t. i. a mérnöki elem túlsúlyra juttatását, s meg vagyunk győződve, hogy a leczke itt sem fog elmaradni. Ép oly hiu kísérlet volna végül az is, ha a kereskedői elemet akarnák irányadóvá tenni. A helyes tehát csak az: *suum cuique*, mindegyik szakmát az erre hivatott szakemberekre kell bízni s a különböző elemeket túlsúly helyett egyensúlyba hozva organice egyesíteni, mely okszerű munkafelosztás és egyuttal munkaegyesítés csak a szakigazgatók intézménye, az u. n. collegialis rendszer mellett lehetséges.

Ezen collegialis rendszer azonban, melynek nézetünk szerint jövője van a nélkül, hogy azt a vasutak államosításával szükséges volna összekötni, még ha rögtön valósíttatik is, nem zárná ki az igazgatótanácsi intézmény szükségét.

Hanem persze tisztában kell lenni ezen intézménynek hivatásával. Igazgatni: ez a szakigazgató vagy szakigazgatók dolga, s ezeket nem szabad ebben korlátozni. Egy testület, ha a legjelesebb elemekből áll is, soha sem képes igazgatni, s ha mégis ezt ambitionálja, megérdemli, hogy az intéző igazgató által orránál fogva vezettessék. Szem előtt tartva tehát a magánvasutak szervezetét: az igazgatótanácsnak az államvasutaknál is csak az lehet hivatása, hogy autoritative döntsön oly nem szakkérdések felett, melyek okszerűleg sem a ministeriumnak nem tarthatók fenn, sem a szakigazgatóságnak át nem engedhetők; hogy továbbá visumával lássa el a szakigazgatóságnak a ministeriumhoz teendő előterjesztéseit; hogy a kereskedői bizalom elve alapján oly magas vonásokban gyakorolja az ellenőrzést az igazgatósággal szemben, miszerint ez utóbbi szabad működésében korlátozva ne legyen; s hogy végre — mi nem a legkevésbé fontos — üdvös eszmecsere által a szakigazgatókat azon helyzetbe juttassa, miszerint az intéző kormánykörök intencióinak, s az agrikulturalis, ipar és kereskedelmi viszonyoknak folytonos ismeretében legyen. Ily és csak ily hivatás mellett pártoljuk mi az igazgatótanácsot.

Ugyancsak a magánvasutak szervezetét tartanánk továbbá szem előtt, midőn a ministeriumnak per analogiam csak a közgyűlési hatáskört tartanánk fenn s az igazgató-tanácsot ugyan többségében a pályatulajdonos kormány szakköreiből, egyuttal azonban a mezőgazdaság, ipar és kereskedelem legjelesebb képviselőiből állitanánk össze.

Ha az igazgatótanács aprólékos igazgatási, sőt tisztán szakdolgokba elegyedik, ez által a szakigazgatót önfentartási érdeken kényszeríti arra, hogy a legfelsőbb kormányzati és parlamentáris körökben keressen támpontokat. Így aztán csakugyan bekövetkezik, a mit Tóth Károly jelez, hogy t. i. az igazgató döntő helyen nagyobb kegyre tesz szert, mint a kormány szakközegei. S mi a következés? A szomorú következés először az, hogy a vasuti politika súlypontja a ministeri bureaukon kívül esik, s ez által azon öntudatos, erélyes és traditionalis vasuti politikának megérlelődése, mely személyes viszonyoktól függetlenül, csak egy jól szervezett ministeriumbeli testület által üzhető, lehetetlenné válik. Másodszor az, hogy a szakigazgató minduntalan mint expert tanácsadó vétetvén igénybe, a tulajdonképi üzletvezetéstől elvonatik s ezt mind nagyobb mértékben alárendelt hivatalnokainak kénytelen átengedni, kiknek eljárását viszont, különösen gazdasági tekintetben, a ministerium intimidált szakközegei ellenőrizni nem merészelnek, holott pedig ez irányban az igazgatónak még akkor is hasznos szolgálatokat tehetnének, ha ez kevésbbé volna idegen dolgokkal elfoglalva. Végre harmadszor s talán még a legszomorúbb következése ennek azon apró viszonyszolgálatokban áll, melyek elől ily körülmények közt az igazgató nem térhet ki, s melyeket a protectionalismus szóval szoktunk jellemezni.

Tóth munkája élesen és találóan rajzolja ezen protectionismus következményeit, s ha nem másért, emiatt megérdemli, hogy elolvastassék. Ennek határt kell szabni, ha a nálunk oly életbevágó fontossággal bíró államvasuti rendszert ezen szomorú apró szolgálatok által kompromittáltatni nem akarjuk. Gondoljuk meg, hogy ha és a mely részben egy vasut prosperációja is függ subjectiv tényezőktől, ezen tényezők még egy jó igazgatónál is sokkal nagyobb mértékben találhatók fel egy becsületes, szorgalmas, de mindkét irányban csak biztosított előme-

netel mellett számbavehető tiszti személyzetben, melyet tehát idétlen pártfogolások által demoralisálni nem szabad.

A kinevezési ügyet teljesen az igazgatótanácsnak kell átengedni s ennek az igazgatóval szemben ezen személyzeti ügyek tekintetében is a bizalom álláspontjára helyezkedni. Ezzel a bizalommal, az igazgatói hatáskör tiszteletben tartásával kell az igazgatót kárpótolni azon támpontokért, melyeket — meg nem engedhető — hogy Archimedes módjára az ő szerepkörén kívül keressen. Ugy mint a magánvasutaknál!

A magánvasutak szervezetét tartanánk továbbá szem előtt a személyzet tiszti jellegének kérdésében is. Ha államvasutunknak sikerült magának az üzletvilágban bizonyos helyet kivívni s eredményeket felmutatni, ezt nagy részben annak tulajdoníthatjuk, hogy személyzete nem állami, hanem intézeti alapon szerveztetett; hogy az nem állami, hanem csak oly intézeti hivatalnokokból áll, mint a magán vasutak személyzete. Még a műveltség, vagy ha úgy tetszik, a consolidált állami szervezet magasabb fokán is, hol az államhivatalnoki intézmény ép oly távol a burokratiai slendriántól, mint a nálunk divatos rendszertelenségtől, a modern követelmények színvonalán áll, — s legalább a vegyes vasutkezelési rendszer mellett, nagyon megfontolandó volna, hogy czélszerű-e az államvasutak személyzetét az államhivatalnokok közé rangirozni, s ez által körülbelül azt a dualismust idézni elő az államvasuti és magánvasuti személyzet közt, mely ma nálunk az állami és megyei tisztviselők közt létezik. Ez a dualismus bizonyára nem válnék az államvasuti szolgálat javára, már csak a személyzeti fluctuáció megnehezítése miatt is. A többi államhivatalnokokat mégkedvezőbb viszonyok közt sem leszünk képesek úgy fizetni, mint az államvasuti hivatalnokokat, kiknek nagyobb díjazása még az előbbiek közé való rangirozásuk esetében is szükséges lenne, mely körülmény az összes államszolgálatra is hátrányosan visszahatna. Ha továbbá a vasuti szolgálat ágazatait mint állami hivatalokat szerveznénk, ez esetben Horvátország fel volna jogosítva saját területén a horvát ügykezelési nyelvet követelni, mi bizonyára nem válnék a vasuti szolgálat előnyére. Egyébiránt ugy a felhozottak, mint a kérdéses szolgálati ág államosításának, melyet jól megkülönböztetni kérünk magoknak a vasutaknak államosításától, egyéb

hátrányai annyira szembeszökők, hogy csak azért terjeszkedtünk ki bővebben e kérdésre, mert némely jel arra mutat, hogy az államvasuti körökben, különösen a felsőbb körökben, a szolgálati ágazatok államosítására törekednek.

Már Tóth Károly is megjegyzi továbbá, hogy az államvasuti teljes költségvetésnek beállítása az évi állami budgetbe a személyzetre nézve azon szintén demoralizáló hátránnyal jár, hogy a személyzeti létszám és szervezet bolygatása minden költségvetési vitánál várható lévén, az jövőjét és előmenetelét biztosítva nem látja. Tudtunkkal ez eleinte másként volt, s az állampályák költségvetésének csak végeredményei állítottak be az állami budgetbe. Hosszabb idő óta azonban az államvasutak költségvetése a legtekintélyesebb helyet foglalja el a közlekedési ministerium budgetjében. Nem-szakértő képviselői körökben kétségen kívül nagy respectussal nézik ezen — az összes vasutakra érvényes contirozási schema alapján összeállított — hosszadalmas költségvetést, melynek XXII fejezetéből és 83 cikkéből s még egy rakás tételéből még a szakértő is alig képes kiigazodni. Nézetünk szerint itt is csak azon már fentebb jelzett törekvéssel találkozunk, hogy az államvasut ne csak mint ilyen, hanem mint minden részleteiben állami intézet, s a többi állami szolgálati ágakkal egyenjogú tényező, nevezetesen pedig mint a közlekedési ministeriumnak egyik szakszerűségével imponáló hivatalcsoportja állíttassék előtérbe. A fentebbiek után mondani sem kell, hogy résztünkről itt is megfelelőbbnek tartanánk, ha az állami biztosítást élvező magán vasutak analogiájára, az állampályák költségvetésének csupán végeredményei, tehát a bevételek, kiadások és beruházások s a rendelkezésre maradó tiszta fölöslegek vétetnének fel az állami budgetbe.

Oly nagymérvű államosítások esetére végül, mint a minők nézetünk szerint nálunk indokolva vannak, azon kérdés elől sem térhetünk ki, hogy az ekként létesítendő összes állami vasuthálózat egy igazgatóság által kezeltessék-e, vagy pedig több igazgatóság, több államvasuti csoport állíttassék-e fel?

Tóth Károly az államosítás elleni érvek közt különösen hangsúlyozza a nagy mérvű centralisatio hátrányait, — az ebből eredő megtakarításokat azonban azzal igyekszik kérdésesessé

tenni, hogy egynél több igazgatóság felállítása az államvasuthálózat kiterjesztése esetében amugy sem lesz elkerülhető.

Az utóbbi pontra nézve mi is egyetértünk, de nem a megtakarításokra nézve, mert még így is egy egész csomó igazgatóság fog megszűnni, nem is említve, hogy a megtakarítások túlnyomó része a dologi kiadásoknál, a járművek jobb kihasználásánál, a tömegesebb anyagvásárlásoknál, a költséges kezelésű csatlakozási állomások megszüntetésénél stb. fog mutatkozni.

Nem akarunk itt a felvetett kérdéssel bővebben foglalkozni, csak meggyőződésünket fejezzük ki, hogy ily nagymérvű államosítás esetében nem ugyan a sok — hanem, igenis, a több-igazgatósági rendszer hasonlíthatatlanul előnyösebb, sőt még helyesebben fejeznők ki magunkat Tóth K. azon kifejezésével, hogy: elkerülhetlen. Csak egy indokot említünk meg a sok közül. Mi az államosítást fentebb, különösen a centrifugális pályákra nézve, a célszerű csoportosítás egyik legfontosabb correctivumának jeleztük. Az institutió azonban erősebb az embernél, s azért a célszerű kezelési csoportok felállítása még az államvasuti rendszernél is életbevágó fontossággal bír.

A több-igazgatóság által azonban sem az állampályák üzletének egyöntetűségét, sem különösen a tarifa-politika egységét feláldozni nem szabad. Az üzlet egyöntetűsége még eléggé biztosítva lenne a közös igazgatótanács által, — egy közös tarifa anyagbeszerzési és pénztári bureau felállítása azonban, és pedig egy állandó igazgató-tanácsi elnök közvetlen vezetése alatt, ezen több-igazgatósági rendszer természetes következményének fog mutatkozni.

\* \* \*

Összefoglalva a mondottakat, mi Tóth Károlylyal ellentétben az alábbi végkövetkeztetésekre jutunk:

A legfontosabb állami tekinteteknél fogva, melyekkel szemközt az államvasuti rendszer állítólagos, de mindenestre alárendeltebb természetű hátrányai figyelembe nem jöhetnek, nálunk a vasuthálózat államosítása van indokolva. A küszöbön álló vasuti csoportosítást tehát kiválóan erre kell felhasználni.

Ez alul azonban kivételeket kell tenni, és pedig mindenesetre a vasuthálózat kiegészítése érdekében, de a közös vasutak intézményének fenntartása és kifejlesztése érdekében is azon esetre, ha a két kormány egyesülhet abban, hogy ezen intézmény mindkét állam érdekeivel összhangzásba hozassék.

A vegyes vasutkezelési rendszer tehát a helyzet követelménye.

A kívánatos ellen- és egyensúlyt azonban a rendszerben csak akkor fogjuk elérni, ha az államvasutaknak egészséges szervezetet adunk.

VARRÓ PÉTER.

## ADATOK A MAGYAR KORONA ORSZÁGAINAK

1868—1877-ig TERJEDŐ 10 ÉVI ÁLLAMHÁZTARTÁSA EREDMÉNYEIRŐL.

---

Sok tekintetben érdekesek azon kimutatások, melyek a magyar képviselőháznak f. évi február 1-én kelt határozata következtében, a magyar korona országainak 1868—1877-ig terjedő 10 évi államháztartása eredményeiről állítottak össze.

A képviselőház erre vonatkozó határozatának szövege a következő:

»Utasítja a képviselőház a zárszámadási bizottságot, hogy az érintkezésbe téve magát a m. kir. állami számvevőszékkal, nyújtson be a képviselőháznak egy kimutatást, melyben ki legyenek tüntetve a lefolyt 10 évi zárszámadásilag már megállapított következő adatok:

1. Melyek voltak a lefolyt 10 évi (1868—1877) időszak alatt évenként állami háztartásunkban a kiadások, a főbb czimiek szerint összevonva?

2. Melyek voltak ez időszak alatt a bevételek, és pedig:

a) mennyi volt évenként s főbb czimenként a rendes jövedelem? és

b) mely összegek folytak be vagyonszfogyasztásból, kölcsönök vagy más hitelműveletek útján?

3. A kölcsönök és más hitelműveletek által elért bevételek, mely összegben fordítottak beruházásokra s mily mennyiségben az államháztartási hiányok fedezésére?

4. Mennyi volt évenként a beruházások levonása után államháztartásunkban a hiány?

5. Mennyivel gyarapodott az államvagyon ingókban és ingatlanokban?

6. Mily befolyással voltak a vasutaknak adott kamatbiztosítások az építés alatt és azóta az államháztartás évi mérlegére és mi mértékben növekedett azon tőke-vagyon, a mely a garantírozott vasutak által visszafizetendő összegekből alakul?

7. Hogy állott az említett 10 év alatt évenként s végeredményében a 10 év lefolyta után a vagyonmérleg?»

Ezen kérdésekre kellett tehát az adatokat, lehetőleg könnyen áttekinthető módon összeállítani, úgy, hogy az ezer meg ezerféle szükségletek s jövedelemforrások, az őket valódiilag megillető csoportokban nyerjenek kifejezést, s ez által hiven tükrözzék vissza azon hullámzásokat is, melyek államháztartási gazdálkodásunkban a lefolyt 10 év alatt előfordultak, s melyek ez által befolyást gyakoroltak úgy a pénztári kezelés eredményére, mint magára az államvagyoni állagára nézve is.

A feladat sikeres megoldását nem kis mértékben akadályozta különösen a következő két körülmény:

1. A pénztári kezelés berendezése majdnem évenként bizonyos változást szenvedett volt a szerint, mint a költségvetési törvények a számadási tételek csoportosítása és kimutatása tekintetében évről évre más alakot nyertek, s melyet a zárszámadások is követni tartoztak.

2. Magának az államvagyonnak valódi becsértéke még mind ez ideig eltér azon adatoktól, melyek az állami leltárban léteznek, annál inkább különbözött régebben, ugyannyira, hogy csak a kérdés alatti 10 év alatt több mint 100 millió vagyonérték-helyesbítés eszközöltetett, pedig a törzskönyvek jó nagy része maig sincs hitelesen helyreigazítva.

A mi a pénztári kezelésre vonatkozó adatokat illeti, ezeknél természetesen sokkal könnyebb volt a megoldás, a menyiben úgy a fedezetre mint szükségletre vonatkozó adatok számtanilag pontosan meghatározhatók voltak s csak az alak, illetőleg csoportosítás kérdése volt, melynél a valódi rendeltetés értelmében kellett pontos minősítést eszközölni.

Az államvagyoni értékére vonatkozó adatoknál ellenben nem lehetett egyebet tenni, mint azon kijelentéssel fogadni el a rendelkezés alatt levő adatokat, hogy az államvagyoni értékének helyesbítése halaszthatatlan kötelesség, s azt mentől előbb keresztülvinni kell, még pedig az állam érdekében, mert



tagadhatatlan tény, hogy az államvagyon jóval nagyobb értéket képvisel, mint a mennyivel az eddigi leltárakban szerepel.

Hogy a képviselőház által kiadott utasításban foglalt cél eléréthessék, az állami számvevőszék által a következő című kimutatások állítottak össze s bocsáttattak a zárszámadási bizottság rendelkezésére:

*A. I.) kimutatás a tényleges (brutto) kiadásokról, csoportok szerint részletezve;*

*A. II.) kimutatás a tényleges (brutto) kiadásokról, főcímek szerint részletezve;*

*B. I.) kimutatás a tényleges (brutto) bevételekről, csoportok szerint részletezve;*

*B. II.) kimutatás a tényleges (brutto) bevételekről, főcímek szerint részletezve;*

*C. I.) kimutatás az állam saját jövedelmeiből, illetőleg költségeiből eredt (netto) pénztári eredményekről;*

*C. II.) kimutatás a hitelműveleti-, vagyoncserét képező és egyéb, nem valódi (netto) bevételek, illetőleg kiadások pénztári eredményéről;*

*D) kimutatás az évről évre kitüntetett vagyongyarapodásról, illetőleg fogyatkozásról;*

*E) kimutatás az államvagyon álladékaról 1868-ik év kezdetén, illetőleg 1877-ik év végével;*

*F) kimutatás a vasuti kamat-biztosítási előlegek czimén elszámolt összegekről és azokra befolyt térítményekről.*

Ezen kimutatásoknak részletes ismertetése megkívánná ugyan, hogy azok egészen közöltessenek, de ez már csak terjedelmöknél fogva is talán túlhaladná jelen folyóirat keretét, azért csak azon főbb kimutatások ismertetésére szorítkozunk, a melyek mint az egésznek tükre, magukban foglalják mindazon adatok összegét, melyek a többiben apró részletenként felsorolva vannak.

Mielőtt azonban ez megtörténék, szükségesnek látszik kiemelni azon eltéréseket, melyek az évenkénti költségvetések és zárszámadások egyes adataival szemben, ezeknek összeállításánál az egyöntetűség tekintetéből létesítették:

1. *a) A földtehermentesítési adópótlékok, melyek az 1871-diki és 1872-diki költségvetésekben s tehát az illető zár-*

számadásokban is a hitel- és pénztári műveleteknél voltak felvéve, az egyenes adók csoportjához hozattak át;

b) az előirányzat keretén kívül álló bevételek és kiadások, valamint a rendkívüli, — a hitel- és pénztárműveleti, továbbá az átmeneti bevételek és kiadások a hasonló természetű rendes bevételekkel és kiadásokkal egybevonattak s ennél fogva az adóhátralékokra befolyt összegek is — melyek a költségvetések és így a zárszámadásokban is a rendkívüliek közt szerepeltek, szintén az egyenes- és fogyasztási adók csoportjához helyeztettek át.

2. Az 1868-diki és részben még az 1869. és 1870-diki zárszámadásokban előforduló tiszta bevételek és kiadások helyett, kivétel nélkül a nyers összegek vétettek fel, minél fogva a pénztári mérleg összege általában, a bevételben és kiadásban mindig egyenlő összeggel felemeltetett.

3. A vasuti kölcsönalapra vonatkozó 1868. és 1869-diki zárszámadási tételek az átfutók csoportjába helyeztettek át és ezen két év kezeléseül azon összeg állittatott be, mely az 1870-diki zárszámadásban kimutatott (három évi kezelést magukban foglaló) összegekből a megelőző (1868—1869) két évet illeti.

El lett tekintve továbbá ezekre nézve a bevételek és kiadások csoportosításánál az 1879. évig érvényben állott alapszerű kezeléstől is s az illető tételek mindenkora természetüknek megfelelő bevételek vagy kiadások csoportjába soroztattak; a keresztülvezetések pedig mint olyanok, úgy a bevételben, mint a kiadásban egyenlő összegekkel mutattattak ki.

Az elősoroltaknál fogva, a szelvény- és kötvénybeváltásra fordított összegek az államadóssági kamatok, illetőleg a tőketörlesztési kiadások közé soroztattak; a vasuti kölcsönből vett és épített vasutakjövedelme pedig a vasutak tiszta jövedelme czímén, s a kibocsátott vasuti kölcsönkötvények értékesítéséből eredő bevétel a fölvett kölcsönök czime alatt mutattatott ki. Végül a nagyváradi-kolozsvári vonalért kiadott és befolyt 1.804,083 forint, valamint az épi-

tés ideje alatt felmerült időközi kamat, mint keresztülvezetés vétetett tekintetbe.

4. Ugyanezen eljárás követtetett a gömöri vasuti záloglevélkölesön és a 30 millió forintnyi kölesőnalap bevételeire és kiadásaira, valamint a sorsolási kölesőnre és a szőlődezsma-váltsági alapra nézve is.

5. A kölesőnalapnál számbavett építési összegek mint javadalmazások, az átfutók közé soroztattak, míg a közlekedési minister által ezen javadalmazásokból tényleg felhasznált összegek mint beruházások, illetőleg a dunarész szabályozására fordított költségek, mint valódi kiadások mutattattak ki, s a budapesti sugárút úttestének építésére a sorsolási kölesőnből fordított költségek, szintén a valódi kiadások közt vétettek fel.

6. Miután a kamatbiztosítási alap vagyona 1871-től fogva az ingó államvagyon kezelésével egybeolvadt, annak 1868—1870. évi kezelési eredményei is az ingó állami vagyon kezelési eredményéhez csatoltatott.

7. Minthogy a bányauradalmak kezelési eredménye az 1868—1870. évi költségvetésekben s ennél fogva a zárszámadásokban is a bányászathoz, 1871-től kezdve pedig az állami jószágoknál és erdőkénél volt kimutatva: a 3 első év eredménye kihasíttatott a bányászattól s áthelyeztetett az állami jószágok, illetőleg erdők bevételei és kiadásai közé.

8. Kiválasztatott továbbá és mint keresztülvezetés vétetett fel az állami jószágok és erdők 1868—1870. évi nem készpénz kezelése s ugyanez foganatosított a bányászat és pénzverés 1868—1870-diki, továbbá 1873. és 1874. évi nem készpénz kezelésére nézve is.

9. A sótermelésre vonatkozó kezelés, mely 1872 óta a bányászathoz szerezte, elkülönítettett a sójövedék (eladás) 1868—1871. évi bevételeiből s kiadásából és a bányászat-hoz helyeztetett át.

10. Az 1875—1877-dik évek értékpapír-kezelése a tényleges (brutto) kiadásokról és bevételekről csoportok szerinti részletezéssel készített kimutatásokba nem vétetett fel, mert ez a kezelés 1875-től kezdve már többé nem a pénztári mérlegben, hanem egy külön számlán van kimutatva.

11. Az 1868. és 1869-iki zárszámadásokban a tárcza-kezelés közt foglalt átfutó bevételek és kiadások a valódi kezelésből kihasítottak és az átfutókhoz helyeztetek át.

12. Az 1868—1875. évi költségvetésekben — s ennél fogva a zárszámadásokban is az állami jóságokat, erdőket, bányászatot és pénzverést, határvámot, a dohány-, lotto- és só-jövedéket terhelő nyugdíjak, azon címek kiadásai között foglaltak helyet; most ezek kiválasztattak s a nyugdíjak közös címéhez áttétettek, csupán az egyetemi és zálogházi alapból fizetett nyugdíjak, s az állami számvevőszék tárczáját terhelő nyugélvezmények hagyattak meg ezen számadási ágaknál.

13. Az 1868—1873-ig gyakorlatban volt pénz-tá-ri (tényleges) pótkézelésre való tekintetből, a nélkül hogy az 1868. évben az 1867-ik évet megillető pótkézelési összegek kihasítottak volna, a következő évek tényleges eredményeiből mindig átvezettettek a megelőző évek javára vagy terhére szolgáló összegek, míg az 1873-ik évben — daczára annak, hogy a tényleges bevételekből hiányzik azon összeg, a mely mint pénztári pótkézelés az előző 1872. év eredményeihez még hozzászámított, már az 1874-ik év kezeléséből az 1873. év eredményéhez átvezetés nem eszközöltetett.

Ezen általános figyelemre méltó eltérések mellé, a bizottsági tárgyalások bevégeztéig, még a következő változtatások járultak, melyek aztán még az állami számvevőszék által összeállított és előbb jelzett kimutatások adatain is, úgy a pénztári kezelés eredménye, mint a vagyonállag értékének megbírlása tekintetében módosulást eszközöltek.

Ugyanis :

14. A pótkézelési összegekre nézve megállapított, hogy nemcsak azon pótkézelési összegek, — melyek előbb a 13. pont alatt említve vannak, — hanem még a közösügyi költségek és államadóssági járulékok címén egyes években a jövő évi tartozás rovására történt előleges fizetéseket — illetőleg a netalán mutatkozott és a jövő év elején kiegyenlített hátralékokat képező összegek is, az illető kezelési év rovására helyeztessenek vissza.

15. A valódi kiadások rovatából a beruházások

(tehát viszonyérték által pótolta) kiadások rovatába átvezetett:

a) az államjóságoknál . . . .	1.225,185	frt
b) a bányászatnál . . . . .	258,884	»
c) az ingó államvagyonnál . . . .	140,000	»
összesen	1.624,069	frt.

16. Mind azon összegek, melyek a közös rendkívüli kiadások rovata alatt felsorolva levő összegekből a közös hadsereg elhelyezésére, felszerelésére fordítottak, a mennyiben ezen ingó és ingatlan vagyonérték, a delegációk elé tartozó hivatalos adatokból a Magyarországot illető quóta szerint kiszámítható, a valódi kiadások rovatából a vagyoncserét képező beruházási tételekhez csatoltattak.

Miután az ilyenmű közös vagyonérték 104.948,850 frt o. é., az eredmény az lett, hogy az eddigi adatokkal szemben, a valódi kiadások 10 évi összege kevesebbé s illetőleg a vagyonálladék értéke kedvezőbbé vált . . . . 32.138,760 frttal o. é.

17. Az állami vasutakba fektetett  $7\frac{1}{2}\%$  intercalaris kamatok összege régebben — 1868—1872-ig — a mig t. i. a vasuti kölcsön alapszerűleg kezeltetett, csak keresztülvezetést képezett volt, az állami számvévőszék kimutatásaiban pedig a folyó kiadások közé osztatott be. Erre nézve is, azon felfogás alapján, hogy ezen összegekkel nem a vasutaknak adott előleg-, illetőleg kölcsön összegek, mint inkább a vasutak építési költsége növekedett: az intercalaris kamatok összege a beruházási tételek közé helyeztetett át annál is inkább, mert a vasutak értéke a leltárban is ezen összegek hozzászámításával van felvéve, sőt a telekkönyvi biztosításnál is ezen összegek szerepelnek. Ez által is a folyó valódi kiadások tétele apadott s a vagyonállag értéke növekedett . . . . . 6.995,046 frttal.

18. Miután a szőlődezsma váltsági alappal fennálló viszony folytán megtörténik, hogy az alap által teljesítendő kiadások — a bevárandó összegek hátralékban maradása által — meghaladják a bevételt s azok a kincstár által mégis kiutalványoztatnak, ezen kiadási összegek az állami számvévőszék által mind a valódi folyó kiadások közé soroltattak, a bizottsági tárgyalások rendén azonban onnan kiszakítva az előlegek csoportjába helyeztettek át, mint a melyeket az alap,

mihelyt künn levő biztosított követeléseit befolylnak, a kincstárnak visszatéríteni köteles.

Ezen összeg . . . . . 2.181,428 frt.

19. Azon alapelv érvényesítéseken, hogy minden olyan kiadás, a mely bizonyos meglevő s habár közvetlen hasznát nem is hajtó, de a forgalom, ipar és kereskedelem előnyére s más jövedelmi források fokozására szolgáló célokra fordított — a mely tehát bizonyos egyenértéket képvisel — noha eddig a leltárba be foglalva nem is volt, ne mint rendes folyó kiadás tekintessék, a vagyoncserét képező beruházási összegek közé vétettek fel :

- a) a sorsolási kölcsönből a sugárút úttestének kiszélesítésére s az Albrecht- és Ilona-utak kiszélesítésére kiadott . . . . . 2.892,982 frt
- b) a tokaji, tiszaujlaki és valyemári hidak építésére kiadott . . . . . 68,122 »
- c) az államerdők rendezésére kiadott . . . . . 805,426 »
- d) új kőutak építésére » . . . . . 7.436,756 »
- e) a vízi utak » » . . . . . 8.490,417 »
- f) a Duna szabályozására » . . . . . 7.882,600 »
- g) a flumei kikötő építésére » . . . . . 3.897,508 »

Végre a bankjegy alaku államjegyek be nem váltása által nyert összegek a rendes bevételek közé, s a régi állami előlegek törlesztéséből befolyó összegek szintén ezeknek »különbféle« rovata alá foglaltattak össze mind.

Ezen körülmények azok, a melyeket ezen táblázatoknak az évenkénti zárszámadásokkal való összehasonlítása alkalmával mulhatatlanul figyelembe kell venni, ha a mutakozó különbségek okát megismerni akarjuk.

Az itt felsorolt körülmények szemelött tartásával állítottak össze a pénztári kezelés eredményeinek kitüntetésére vonatkozólag, az ide 1. és 2. sz. a. mellékelt (a bizottsági jelentéshez C III. és C IV. alatt csatolt) kimutatások.

## J e g y z e t e k.

(Az I-ső kimutatás a) részéhez.)

### Állami jövedelmek az azok előállítására fordított költségek levonása után.

<sup>1)</sup> Az 1868—1871. évi egyenes-adó összegekben a magyar és horvát-szlavon határőrvidék egyenes adói nincsenek befoglalva, miután ezek akkor a közös hadügyi ministerium bevételei közé vétettek fel.

<sup>2)</sup> Az 1868. évi bevételekben azon összegek is (mint pótkézelés) foglaltatnak, melyek az 1869. év első harmadában (mintegy 9 millió forinttal) a mult évek javára befolytak, — az 58.162,917 frtnyi összeg tehát tulajdonképen 16 havi bevételt képez; ellenkezőleg 1873-ban a pótkézelés megszüntetése folytán a bevétel tulajdonképen mintegy 66.000,000 frttal csekélyebb, miután ugyanannyi mint pótkézelés 1872-re lett felvéve, míg az 1874-ik bevételekből mi sem hozatott át 1873-ra (lásd az állami számvevőszék jelentését).

<sup>3)</sup> Az osztrák dohánykezelőség számára beváltott dohánylevelek beváltási ára az itt kimutatott összegekben nem foglaltatik.

<sup>4)</sup> Ezen kívül a természetmények és anyagok készleteinek fogyasztásából befolyt tisztán 3.670,077 frt.

<sup>5)</sup> Közte a bérhátralékok fejében befolyt 1.808,044 frt.

<sup>6)</sup> Közte a 10 kros pénzjegyek be nem váltásából 1.088,476 frt.

(Az I-ső kimutatás b) részéhez.)

### Állami költségek az illető tárczabeli bevételek levonása után.

<sup>1)</sup> A quóta emeltetett 1872-ben  $\frac{4}{10}$  0/0-kal és 1873-ban további  $\frac{16}{10}$  0/0-kal.

<sup>2)</sup> Az 1877-ik évi összegben 3.265,576 frtagio beváltott 18.822.570 frtnyi kincstári utalványok után foglaltatik.

<sup>3)</sup> Közte a m. kir. keleti vasutat terhelő elsőbbségi kötvényeinek kamatai.

<sup>4)</sup> 1868—1871-ben a költségek a közös hadügyi ministerium költségvetéseiben és zárszámadásaiban fordultak elő.

<sup>5)</sup> Ebből esik az év vége felé felállított állami számvevőszékre 19,046 frt, a pénzügyministeriumban fennállott állami főkönyvelési osztályra a többi 43,845 frt.

<sup>6)</sup> A törvénykezési rendszernek megváltoztatása folytán, a költségek jelentékeny része a belügyministeri tárczából az igazságügyministeri tárczára szállott át.

<sup>7)</sup> A zálogház kezelése 1870-től, az alapok és alapítványok kezelése 1871-től kezdve vétetett fel.

<sup>8)</sup> Az egyetemi alap és muzeumi alap kezelése 1870-től kezdve, a siketnémák alapjának kezelése 1871-től kezdve van befoglalva.

<sup>9)</sup> A ludoviceumi alap kezelése 1872-től kezdve van befoglalva.

<sup>10)</sup> Ezen 5.643,045 frtnyi hiányban foglaltatik az 1873. évi  $76\frac{1}{2}$  millió forintos I. kib. kincstári utalványok 1877-ben történt részbeni beváltásával járt 3.265.576 frtnyi költség.

1. a), Kimutatás, a m. kor. országainak 1869—1877. évi állami zárszámadásai-  
pénztári

Állami jövedelmek az azok elő- állítására fordított költségek levonása után.		1868	1869	1870
Egyenes adók <sup>1)</sup> .....		58.162,917	56.347,563	62.254,194
Fogyasztási adók .....		12.580,674	12.998,826	12.890'688
Határvám (kezelési átalány).....		206.641	208,801	195,883
Bélyeg .....		3.612,601	3.949,557	4.027,842
Jogilletékek és díjak .....		6.947'529	8.919,522	10.291,004
Fémjelzés .....		14,873	17,352	15,148
Dohányjövedék <sup>2)</sup> .....		14.020,875	10.927,921	<sup>4)</sup> 8.680,317
Ut-, hid- és révvám .....		201,519	197,439	72,507
Lottójövedék .....		1.089,583	1.224,321	1.325.853
Sójövedék .....		13.826,842	10.493,858	11.154,359
Államjösszágok.....		<sup>5)</sup> 3.969,743	2.267,071	2.890,054
Államerdők (kiadás).....		1.194,183	2.330,985	199,977
Bányászat és pénzverés (kiadás) .....		2.127,730	1.123,635	1.130,139
Államnyomda (kiadás).....		843	102,304	253,185
Államépületek .....		76,466	30,366	1,696
Államvasutak és gyárak tiszta jövedelme		400,000	50,000	450,000
Ingó állami vagyon .....		391,966	201,574	915,335
Pénzügyi tárca különféle bevételei .....		4.845,664	2.631,862	<sup>6)</sup> 4.721,957
Állami lótenyészintézetek (kiadás).....		444,245	713,468	237,145
Posta (kiadás) .....		217,506	393,205	8,075
Távirda (kiadás).....		40,986	134,443	36,820
Bányailletékek.....		35,865	35,498	34,587
sorsolási kölcsön	Időközi kamatok.....	.	.	68,323
	A láncz- és Margithid tiszta be- vételei .....	.	.	297,838
	Különféle társulatok és vállalatok adóptótlékai.....	.	.	563,490
	Nyeremények az alapbirtokában v. sorsjegy után.....	.	.	.
	Rakpartok haszonbére.....	.	.	.
	Kincstári pótlék.....	.	.	.
		13084063	113668027	121319645



ban foglalt, az állam saját jövedelmeiből illetőleg költségeiből eredt (netto) eredményről.

1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
60.839,984	59.878,671	58.399,189	66.888,732	69.687,431	80.299,808	86.503,497
14.134,553	13.381,473	13.023,670	12.288,375	13.016,848	12.205,554	12.135,044
182,475	101,937	127,484	149,224	186,219	173,901	164,604
4.452,782	5.336,701	6.521,742	6.771,269	7.204,668	7.598,638	7.661,354
11.376,485	12.066,284	13.473,332	14.716,269	14.153,945	13.180,905	14.571,246
19,457	25,156	16,358	9,956	9,065	8,050	8,339
14.805,665	15.025,001	16.343,720	14.844,679	14.911,495	14.204,958	16.352,572
9,617	61,069	42,543	38,453	22,408	26,546	23,350
1.407,702	1.441,450	1.523,108	1.683,297	1.897,499	1.576,668	1.911,018
11.625,480	10.708,091	11.335,818	9.848,116	10.407,571	11.082,100	11.326,056
2.485,357	2.008,443	2.306,081	2.406,347	2.753,890	2.629,119	2.675,286
2.323,195	3.715,390	342,330	335,316	1.469,784	1.079,338	1.627,262
1.574,346	847,507	1.325,685	1.686,141	1.001,369	659,883	449,948
117,391	70,012	102,431	58,692	57,325	61,685	176,636
18,527	17,777	26,131	17,884	24,036	21,349	23,382
1.849,860	1.678,444	1.198,723	75,411	1.550,000	2.177,044	2.625,000
617,307	1.093,925	498,146	878,338	486,121	520,235	652,112
3.215,562	1.492,683	662,480	1.180,812	916,779	140,769	1.163,747
353,198	1.089,118	971,842	1.496,153	1.536,397	765,248	588,340
98,747	211,853	502,273	337,985	632,023	676,494	956,767
267,869	326,871	287,305	541,209	397,373	385,975	220,813
50,578	52,189	51,709	118,209	107,079	84,922	92,284
589,752	564,476	358,588	167,424	20,580	1.144,716	37,888
504,479	541,390	509,867	398,955	425,496	408,640	406,517
443,287	185,314	457,573	308,241	230,952	358,538	346,020
418,920	26,864	.	.	.	18,000	12,000
.	.	.	.	.	.	399,646
128799749	127421097	125238464	129798478	137233065	147718501	160602526

1 b), Kimutatás, a m. korona országainak 1869—1877. évi állami zárszám-  
eredt, netto pénz-

Állami költségek az illető tárczabeli bevételek levonása után.		1868	1869	1870
Királyi udvartartás.....		3.253,006	3.453,209	3.654,116
Kabineteti iroda.....		36,427	78,551	59,963
Országgyűlés.....		976,399	783,081	1.287,327
Nyugdíjak.....		2.864,296	3.425,344	2.973,341
Közösügyi rendes kiadások.....		20.533,397	18.803,519	28.355,421
» rendkívüli kiadások.....		2.200,995	999,402	871,124
Államadósságok kamatai s kezel. költségei		45.843,016	43.369,152	45.381,474
Vasuti kamatbiztosítási költségek.....		.	.	653,196
Horvát-Szl. országok autonom kormánya .		2.101,777	1.866,201	2.342,451
Zágrábi főhadparancsnokság <sup>3)</sup> .....		.	.	54,403
Fiume.....		.	.	<sup>5)</sup> 62,891
Állami számvévoészék.....		.	.	227,512
Ministerelnökség.....		111,610	122,789	63,499
Ö Felsége szem. kör. ministerium.....		83,733	70,021	45,013
Horvát-szlav.-dalmát ministerium.....		63,345	53,667	10.504,923
Belügyministerium.....		9.753,865	9.639,317	1.102,962
Pénzügyi ministerium	Adóhivatalok.....	1.110,182	1.114,889	1.312,650
	Pénzügyi vám- és adóórség.....	1.257,821	1.321,736	391,749
	Állandó kataster... ..	506,588	397,990	.
	Földadó-szabályozási költségek...	.	.	73,833
	Bányász- és erd. akad. Selmezb.	38,121	59,413	2.273,112
Egyéb pénzügyi kormányzati kiad.		2.318,041	2 190,785	3.436,845
Közm. és közleke- désügyi minister.	Közutak fentartása és építése..	2.026,580	2.513,871	415,091
	Viziutak fentart. és építése....	119,057	87,268	602,961
	Közigazgatási kiadások.....	495,398	512,509	644,852
Földmiv., ipar- és keresk. ministerium <sup>7)</sup> ..		419,638	732,785	1.776,425
Vallás- és közoktatásügyi ministerium <sup>8)</sup> ..		992,819	1.087,843	2.903,705
Igazságügyi ministerium.....		2.230,968	2.523,747	5.222,656
Honvédelmi ministerium <sup>9)</sup> .....		151,073	5.961,835	.
A határőrvidék polgárosításának befeje- zéséig igényelt átmeneti kiadások.....		.	.	.
Sorsolási kölcsön- alap	A sorsjegyek névért. meghaladó nyeremény.....	.	.	7.883
	Kezelési költségekre.....	.	.	370,000
	Fölösleg a föv. pénzalap javára.	.	.	.
/.		99.408,152	101.168,915	117.171,378
Egybevetve a jövedelmek és költségek összegét mutatkozik:		.	.	.
befolyt jövedelmi fölösleg.....		23.595,911	12.499,112	4.148,267
Fedezet jövedelmi hiány.....		.	.	.
és ha az 1868-tól 1873-ig előfordult pénz- tári pótközelési eredmények azon évek eredményeinél vétetnek számba, melyek- ket azok tényleg megilletnek, a vég- eredmény a következő.....		11.464,883	2.919,089	5.447,574
befolyt jövedelmi fölösleg.....		12.131,028	15.418,201	9 595,841
fedezet jövedelmi hiány.....		.	.	.

adásaiban foglalt, az állam saját jövedelmeiből illetőleg költségeiből tári eredményről.

1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
3.649,679	3.650,000	5.650,000	4.650,000	4.650,000	4.650,000	4.650,000
60,745	61,721	71,972	71,295	73,458	73,883	69,358
1.289,347	871,284	1.199,484	1.401,424	1.154,775	1.295,642	1.347,425
3.369,096	3.177,764	3.454,105	3.376,493	3.730,820	3.861,402	3.932,992
22.812,950	<sup>1)</sup> 22.366,169	<sup>1)</sup> 25.901,450	28.574,493	28.308,857	30.900,548	32.187,383
752,708	36,967	707,872	768,284	.	374,014	.
46.922,506	48.333,708	53.053,549	56.660,575	62.857,457	64.569,138	75.084,699
576,029	245,752	69,158	989,096	535,580	<sup>3)</sup> 3.945,790	<sup>3)</sup> 5.085,450
2.147,411	2.491,756	2.900,024	3.003,561	3.028,350	2.859,918	3.390,450
.	1.920,150	1.882,634	2.102,969	1.920,772	2.023,518	2.384,232
43,070	75,925	85,525	82,311	84,654	84,186	82,683
155,319	149,596	141,443	138,164	130,500	133,148	128,326
358,100	339,098	355,174	322,736	309,818	307,430	306,823
65,625	67,341	68,891	55,679	39,791	50,923	50,131
44,975	46,274	46,960	45,893	38,062	34,922	35,325
10.521,779	<sup>6)</sup> 7.090,109	7.098,130	7.218,811	6.767,519	6.600,084	6.669,530
1.449,622	1.625,418	1.600,866	1.595,408	1.506,206	1.344,484	1.163,909
1.565,451	2.103,786	2.155,970	2.254,331	2.213,121	2.153,070	2.110,620
428,181	490,358	487,148	795,595	588,264	502,799	395,460
.	.	.	.	498,513	1.566,643	1.939,156
77,628	101,751	95,905	119,880	106,079	84,270	86,018
2.451,158	2.627,761	2.714,553	2.373,941	2.325,612	2.292,649	2.546,346
4.164,510	3.759,083	4.117,637	4.260,246	2.302,817	2.279,659	2.373,062
135,547	322,545	416,381	331,793	122,730	132,199	89,679
790,164	741,270	604,755	688,947	613,965	466,069	644,425
618,094	715,828	1.063,610	727,110	891,806	1.065,559	842,862
2.340,798	2.965,855	3.446,331	3.706,462	3.735,547	3.614,291	3.659,069
3.766,569	9.713,170	10.877,089	10.465,301	10.114,232	9.554,518	9.577,017
4.393,924	3.580,482	5.794,272	4.137,021	4.571,916	4.206,815	4.591,213
.	.	.	.	.	.	.
844,000	1.474,040	133,700	.	.	.	.
32,897	854,000	774,000	869,000	784,000	794,000	809,000
11,280	15,439	13,420	13,555	12,993	12,795	12,818
.	664,976	246,440	.	248,953	714,451	.
115839163	122679376	137188448	141800374	144267167	152547817	166245571
12.960 586	4.741,721	.	.	.	.	.
.	.	11.449,894	12.001,896	7.034,102	4.829,316	5.643,045
.	.	.	.	.	.	.
924,061	687,996	3.334.285	.	.	.	.
12.036,525	5.429,717	.	.	.	.	.
.	.	8.615,699	12.001,896	7.034,102	4.829,316	<sup>10)</sup> 5.643,045



számadásaiban foglalt hitelmiveleti, vagyoneserét képező és egyéb nem kiadások pénztári eredményéről.

1872	1873	1874	1875	1876	1877	
31.201,956	42.656,374	72.104,496	70.592,177	37.776,591	30.060,232	
171,700	—	888,458	94,998	53,168	197,498	
257,640	1.527,730	671,479	1.514,998	953,730	1.314,161	
122,147	—	—	—	—	312,630	
7.554,575	18.925,212	1.211,846	33.508,167	2.737,244	19.452,847	
38.449,338	60.053,856	73.099,363	35.664,010	35.939,909	51.337,368	
36.710,305	24.838,167	16.860,405	30.783,980	26,816,770	27.455,836	
75.159,643	84.892,023	89.959,768	66.447,990	62.756,679	78.793,204	
3.572,302	2.793,017	2.585,543	1.721,322	4.159,246	2.670,591	
4.568,091	3.953,410	4.568,968	3.109,992	2.938,596	2.747,992	
28.139,940	23.969,459	14.888,196	4.753,189	4.593,364	2.852,034	
7.828,272	8.130,850	4.066,138	1.811,628	1.501,362	1.264,256	
4.766,242	4.916,605	6.059,930	7.022,656	7.231,697	26.306,055	
6.187,491	12.796,245	15.426,122	14.177,778	10.045,967	10.302,331	
55.052,338	56.559,586	47.594,897	32.596,565	30.470,232	46.143,259	
24.849,026	16.382,453	30.362,975	26.817,323	27.457,131	27.006,900	
687,996	3.334,285	—	—	—	—	
80.589,360	76.276,324	77.957,872	59.413,888	57.927,363	73.150,159	
5.429,717	—	—	—	—	— <sup>1)</sup>	
—	8.615,699	12.001,896	7.034,102	4.829,316	5.643,045 <sup>2)</sup>	

<sup>1)</sup> mely a jövedelmi fölöslegről fedeztetett.

<sup>2)</sup> mely a jövedelmi hiány fedezésére fordított.

Mint látható, az 1-ső az állam saját jövedelmeiből, illetőleg költségeiből eredt (netto) pénztári eredményekről s a 2-ik a hitelmiveleti, vagyoncserét képező és egyéb nem valódi (netto) bevételek illetőleg kiadások pénztári eredményekről szól.

Az egyes lényegesebb felvilágosítások jegyzetképen előre vannak bocsátva s természetes, hogy az apróbb részletek csak az illető költségvetési törvények, zárszámadások s esetleg képviselőházi határozatok figyelembe vétele mellett bírálандók meg.

A vagyonálladék értékét kitüntető kimutatásra vonatkozólag újból fel kell említeni a legelől tett azon megjegyzést, hogy ennek adatai a valóságtól lényegesen eltérnek, mert 1867-ben, az államvagyon átvételekor, mondhatni csak hypothesisen alapuló becslések eszközöltettek, még pedig úgy, hogy a későbbi helyesbítések mindig előnyösebb eredményeket mutattak fel s miután a törzskönyvek összeállítása folyamatban van, ezen munkálkodásnak eredménye már a közelebbi zárszámadásokban is elő fog tűnni.

A bizottsági jelentéshez csatolva levő kimutatásokra vonatkozólag megemlítendő, hogy az első — eredeti — kimutatásból (E. I.) a tűnik ki, hogy azon növekedés között, mely a lefolyt 10 év alatt egyfelől az államvagyon, s másfelől az állami terhekre nézve létrejött, 107.717,306 frt erejéig hátrányos eredmény van, a mennyiben, ha az államvagyon értékét 1867-ben az államot akkor terhelő adósságok összegével összehasonlítjuk, 107.717,306 frttal volt nagyobb a különbség (még pedig az államvagyon értékének javára), mint ha ugyanazon eredményeket a zárszámadások száraz számtételei alapján 1877. év végén hasonlítjuk össze.

Igen, de ezen kimutatás összeállításakor nem voltak figyelembe véve azon körülmények, melyek előbb a 14. s következő pontokban említve vannak, pedig már csak az ezek figyelembe vételével eszközölt változtatások is 62.575,031 frt erejéig nevelik az államvagyon értékét.

Ezenkívül egyfelől a terhek, másfelől a vagyonérték neve-

kedésénél nem lehet figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy míg az államadósságok nevedése a felvett kölcsönök névértéke szerint tüntettetett ki, addig az államvagyon nevedése csak is azon összegek erejéig nyert kifejezést, a mennyi készpénz arra fordított. — A kibocsátási illetőleg beszerzési költségek tehát csak a teherszaporulatnál szerepelnek, holott azoknak a vagyon által képviselt értéknél is említve kellene lenni ép úgy, mint a hogy a következő példában elég találóan véljük illusztrálhatni. Valaki építtetett egy házat, melyért neki anyagokra, munkásoknak stb. 100 ezer forint készpénzt kellett kiadni, — azonban, hogy ennyi készpénzt kiadhasson, azért vagy 120 ezer forint névértékű papírt kellett kibocsátania, vagy 20 ezer forint kamattal terhelő kölcsönt felvennie. Nagyon természetes, hogy vagyona közé is ezen házat nemcsak a tisztán munkára és anyagra kiadott 100 ezer forint értékéig írja be, hanem azon egész összeg erejéig, mely a pénz beszerzésével is nevelte azt.

Ilyen kölcsön-beszerzési illetőleg kibocsátási veszteség pedig a 10 év alatt 57.433,332 forint volt, a mely összeg tehát, mindazon beruházási tételekhez, melyek a névérték szerint terhelő adósságokból készpénzül befolyt összegekből létesítettek, hozzá lenne számítandó s ekkor a zárszámadási s előbb összeállított kimutatások adataival szemben már nemcsak hogy vagyonérték-csökkenést nem mutat, de bizonyítja, hogy a 10 év alatt névérték szerint létrejött államadósságokból készpénzül befolyt összegeknél, saját államvagyonunk jövedelmeiből, saját folyó háztartási szükségünk fedezésén kívül 12.169,300 frt o. é. összeg erejéig többet fordítottunk beruházásokra.

Sőt, miután államháztartási gazdálkodásunk eredményét kell megbirálni, szintén kiterjesztendő figyelmünk egy oly tételre, a mely terheinket a nélkül nevelte, hogy erre a szoros értelemben vett államháztartási gazdálkodás folyt volna be s ez azon 26.169,300 forint, mely a földtehermentesítési adósság czime alatt nevelte terheinket. Ez is olyan összeg, a mely nem államháztartási kezelésből vagy meglevő államvagyon elidegenítéséből, felhasználásából eredt.

## 3. Kimutatás, a magyar korona országainak zárszámadásaiban kitüntetett

T á r g y	V a g y o n		
	Álladék 1868. év elején	Álladék 1877. év végén	Gyarapodás Fogyatkozás
Közösügyi költségek productiv célokra fordított részéből szer- zett értékek . . . . .	—	32.138,760	32.138,760
Dunaszabályozás, flumei kikötő, kőutak, víziutak, tengeri ki- kötők és védművek építése, erdőrendezés és vízszabályozás	—	28.512,707	28.512,707
Ingtatlanok . . . . .	*) 311.423,866	*) 449.827,449	138.403,583
Termesztmények, anyagok és szerek . . . . .	22.910,927	79.578,369	56.667,442
Állami követelések és cselekvő hátralékok . . . . .	122.246,098	281.515,834	159.269,736
Készpénz . . . . .	18.628,791	27.006,900	8.378,109
Értékpapírok . . . . .	10.357,124	16.669,632	6.312,508
Együtt . . . . .	485.566,806	915.249,651	429.682,845
A lefolyt időszakban történt he- lyesbítések folytán apasztatott a cselekvő vagyon-álladék . .	100.706,838	—	100.706,838
Marad a helyesbitett cselekvő vagyon-álladék . . . . .	384.859,968	915.249,651	530.389,683
Levonván a vagyon-terhet . .	10.684,160	69.833,076	59.148,916
Marad tiszta vagyon . . . . .	374.175,808	845.416,575	471.240,767
Ha a fennebb kimutatott vagyon- gyarapodásból levonatik az államadósságoknál 1877. év végével (a kibocsátási veszte- ség valamint a földtehermen- tesítési adósságnak 10 évi sza- porodása levonásával) mutat- kozó emelkedés . . . . .	—	—	432.780,410
marad még vagyon-gyarapodás 1877 végével . . . . .	—	—	38.460,357

\*) Ezen összegben foglaltatik az 1877. évi zárszámadás kiegészítő frttal és az államerdüké 26 926,180 frttal, mind a kettőé tehát 72.203,484 rint újabb becslések alapján, és pedig : az államjóságoknál 69.032,000 frttal, tehát 88.921,516 frttal több értéket képviselnek.



állami vagyon-álladékról 1868. év kezdetén, illetőleg 1877. év végével.

T á r g y	T e h e r		
	Álladék 1868. év elején	Álladék 1877. év végén	Gyarapo- dás. Fo- gyatkozás
Terhelő hátralék . . . . .	7.827,112	69.833,076	62.005,964
A lefolyt időszakban történt helyesbi- tések folytán apasztatott a terhelő vagyon-álladék . . . . .	2,857,048	—	2.857,048
Marad helyesbitett terhelő vagyon- álladék . . . . .	10.684,160	69.833,076	59,148,916
Ezen 471,240,767 forintnyi vagyon- gyarapodással szemben áll az állam- adósságok emelkedése és pedig . .	248.693,677	665.582.266	416888589
s tekintettel a befolyt időszakban tör- tént helyesbitésekre . . . . .	99.494,453	—	99.494,453
tesz az államadósságok emelkedése 1877. év végével . . . . .	149,199,224	665.582-266	516383042
Ha ebből levonatik az 1868—1877 vé- géig felvett kölcsönök kibocsátási vesztesége, vagyis a névérték és a kölcsönök után tényleg befolyt összeg közti különbözet és pedig :			
	névértékben	befolyt összeg	kibo- csátási vesztes.
1. a vasuti kölcsönnél . . . . .	85125600	68968632	16156968
2. a sorsolási kölcsönnél . . . . .	30000000	24000000	6000000
3. a gömöri vasuti kölcsönnél . .	6624300	5855797	768503
4. a 30 millió frtos . . . . .	30000000	24897910	5102090
5. az 54 . . . . .	54000000	41622347	12377653
6. az 1873. évi 76½ millió frtos kölcsönnél . . . . .	76500000	71655926	4844074
7. az 1874. évi 76½ millió frtos kölcsönnél . . . . .	76500000	70186758	6313242
8. az aranyjáradék kölcsönnél . .	71955755	66084953	5870802
Összesen	430705655	373272323	57433332
továbbá a magyar és erdélyi földte- hermentesítési adósság szaporodása 1868-tól 1877. évig . . . . .	—	26.169,300	26.169,300
miután ezen összegek után az állam- pénztárba mi sem folyván be, ebből beruházásra mi sem volt fordítható: marad beruházáson mutatkozó állam- adósságok szaporodása . . . . .	149.199.224	581.979,634	432780410

részét képező leltár tanúsága szerint az államjóságok értéke 45.277,304  
frttal, holott ezen ingatlanok a már rendelkezésre álló törzskönyvek sze-  
és az államerdőknél 92.093,000 frttal, vagyis egészben 161.125,000 frttal,

4. Kimutatás, a m. korona országainak 1868—1877. évi állami zárszámadá-  
azokra befolyt

	A vasuttársulatoknak kamat-		
	1870	1871	1872
K i a d á s.			
Pécs-baresi vasut-társulatnak . . . . .	788,713	188,027	188,629
Első erdélyi » » . . . . .	1.346,568	1.202,510	1.236,435
Alföld-fiumei » » . . . . .	626,310	695,056	1.457,753
Kassa-oderbergi vasut-társulatnak . . .	39,491	193,440	768,132
Észak-keleti » » . . . . .	.	50,000	729,683
Arad-temesvári » » . . . . .	.	125,000	148,422
Magyar nyugoti » » . . . . .	.	.	649,255
Első gácsországi » » . . . . .	.	.	164,041
Báttaszék-dombovári vasut-társulatnak .	.	.	26,185
Eperjes-tarnowi » » . . . . .	.	.	.
Magyar-keleti » » . . . . .	233,250	797,552	818,956
Együtt	3.034,332	3.252,085	6.187,491
B e v é t e l.			
(Téritmények.)			
Pécs-baresi vasut-társulattól . . . . .	.	.	.
Első erdélyi » » . . . . .	.	.	.
Alföld-fiumei » » . . . . .	.	.	.
Kassa-oderbergi vasut-társulattól . . . .	.	.	.
Északkeleti » » . . . . .	.	.	.
Arad-temesvári » » . . . . .	.	.	.
Magyar nyugoti » » . . . . .	.	.	.
Első gácsországi » » . . . . .	.	.	.
Báttaszék-dombovári vasut-társulattól . .	.	.	.
Eperjes-tarnowi » » . . . . .	.	.	.
Magyar keleti » » . . . . .	.	.	.
Együtt	.	.	.
Tiszta kiadás	3.034,332	3.252,085	6.187,491

saiban vasutkamatbiztosítási előlegek czimén elszámolt összegekről és az térítményekről.

biztosítás czimén készpénzben fizetett előlegek					Össze- sen	Jegye- tek
1873	1874	1875	1876	1877		
182,954	234,386	153,599	213,100	96,700	2.046,108	
1.912,855	1.780,587	1.744,287	1.626,600	1.627,600	12.477,442	
1.354,357	1.711,360	1.605,747	1.787,000	1.527,000	10.764,583	
2.969,264	2.369,374	1.624,092	1.892,358	1.712,700	11.568,951	
1.846,548	2.503,982	2.093,437	2.526,000	2.221,700	11.971,350	
295,862	286,199	253,426	267,400	279,600	1.656,409	
1.180,698	1.421,117	1.435,577	1.414,900	1.315,700	7.417,247	
404,603	644,156	633,080	780,936	830,760	3.457,576	
375,775	571,545	566,780	569,700	540,400	2.650,385	
95,226	423,100	420,334	428,621	384,600	1,751,881	
2.178,103	3.480,316	3.647,419	.	.	11.155,596	
12.796,245	15.426,122	14.177,778	11.506,615	10.536,760	76.917,428	
.	.	.	131,363	71,861	203,224	
.	.	.	355,398	43,466	398,864	
.	.	.	125,481	15,346	140,827	
.	.	.	312,348	38,200	350,548	
.	.	.	447,494	54,724	502,218	
.	.	.	.	.	.	
.	.	.	41,832	5,115	46,947	
.	.	.	12,036	1,472	13,508	
.	.	.	26,913	3,293	30,206	
.	.	.	7,783	952	8,735	
.	.	.	.	.	.	
.	.	.	1.460,648	234,429	1.695.077	
12.796,245	15.426,122	14.177,778	10.045,967	10.302,331	75.222,351	

Ha tehát a 62.575,031 frt  
 továbbá 57.433,332 » mellett ez is  
 figyelembe vétetik, 26.169,300 »  
 összesen 146.177,663 frt változást eredményez,  
 a mi a 107.717,306 frttal való összehasonlítás után  
 38.460,357 frt előnyösebb tényállást tüntet ki.

Ezen most jelzett szempontok figyelemben tartásával s a lényegesebb ifelvilágosításoknak jegyzetképen való odaiktatásával állítottatott össze a 3. számú (a bizottság jelentéséhez E<sub>1</sub> alatt csatolt) kimutatás, — de a melynek a szoros értelemben vett államjavak értékére vonatkozó adatai, az előrebecsátottakból látható okokból később — midőn t. i. a helyesbítések egészen keresztülvitetnek — változást fognak szenvedni.

Végre, miután a képviselőház is erre súlyt fektetett, nem volt érdektelen 4. szám alatt idecsatolni azon kimutatást is, mely a vasut-kamatbiztosítási előlegek czimén elszámolt összegekről és az azokra befolyt térítményekről szól.

Ennél kevés megjegyezni való van, mert a számok elég világosan beszélnek, legfeljebb — s talán ez is felesleges — a magyar keleti vasutra jegyezhető meg, hogy ez, az 1876-ik évben a magyar állam tulajdonába menvén át, úgy értéke, mint kezelési költsége a rendes államjavak leltára és kezelési rovatában fordul elő.

NAGY GÁBOR.

## A FÖLDADÓ ÚJ SZABÁLYOZÁSA. \*)

»Összes adózási viszonyainknak az igazságos és arányos felosztás alapelvei szerint eszközlendő gyökeres átalakítására az első nagyfontosságú lépést a földadó szabályozásáról szóló 1875: VII. t. cz. megalkotása képezi. A földadó méltán nevezhető összes adórendszerünk alapadójának, és azért a földadó rendszeres szabályozása, mint az egész adórendszer gyökeres megjavításának egyik előfeltétele, az adóreform tényleges kezdeményezéseként tekinthető. Nagy fontossággal bír ezen művelet az adóreform szempontján kívül azon hatásánál fogva, melyet az ország pénzügyeinek megjavítására és az államháztartás rendezésére gyakorolni fog.«

Ezen nyomatékos szavakkal vezette be Széll Kálmán, akkori pénzügyminister 1875. ápril 15-én kelt, valamennyi törvényhatósághoz a földadó új szabályozása tárgyában intézett körrendeletét. Több mint ötödfél év mult el ezóta, közel 8 milliót költött a kataszteri munkára a kincstár, és körülbelöl annyit költöttek a birtokosok és községek. Ennyi idő s pénzbeli áldozat után 1879. év derekán maguk a kataszteri ügy vezetői belátták, hogy a munka el van tévesztve s a pénzügyminister kénytelen volt október végén enquetet összehívni, mely a zavarból való kibontakozás útjait keresse.

Az enquete elé terjesztett előadói emlékirat azt állítja ugyan, hogy az új kataszter munkálata csak 1877. július havában kezdődött, mert az előbbi tevékenység a földadóprovizoriumnak a tényleges állapot szerinti kiigazítására irányult, és

---

\*) A földadókataszter, tekintettel a mezőgazdaság és a földbirtokos osztály viszonyaira. Irta Dobner Rudolf. Az Athenaeum kiadása.

igy az 1878 végeig kiadott 5.600,000 frtból a kiigazításra 3.200,000 frt esvén, az új kataszter készítésére tulajdonképen az említett időpontig csak 2.400,000 frt jut. Az emlékirat azonban magát a szerzőjét ejti ellenmondásba, midőn felhozza, hogy a járásleírást, a mely az új becslésnek egyik alapvető művét képezi, a becslőbiztosok a kiigazítási munkálatok folyamán készítették és hogy a járási bizottságok ezen leírásokat a kiigazítások ellen benyújtott felszólalamlások elintézése alkalmával tárgyalták és állapították meg. Így tehát az az idő és költség, melyet a becslők és bizottság az új kataszter említett előmunkálatára fordítottak, már nem számítható a kiigazítás rovására.

De az előadói emlékirat más tekintetben is helytelenül különíti el a költségeket, ha a kiigazítás terhére írja mindazon kiadásokat, melyek a becslés megkezdéseig felgyültek, és csakis az ezután vagyis az 1877 közepétől fogva történt költségeket számítja fel az új kataszter rovására. Mert hisz a kiigazítás alkalmával igen tetemes oly munka hajtatott végre, melynek meg kellett volna történni, ha közvetlenül az új kataszter készítéséhez fogtak volna és ha a terméktelenek között szerepelt, de az utóbbi években mivelés alá vett területek nem vonatnak volna már most adó alá, illetőleg ha azon földek, melyeknek mivelése változott, új sorozás alá nem kerültek volna, 1876-ra való visszaható erővel. Így maga mondja az előadói jelentés, hogy szükségessé vált már a kiigazítás folyamán, a földadótelekkönyveknek egy, és mi hozzá tehetjük: tetemes része helyett, miután azoknak állapota teljesen elavult, új telekkönyveket készíteni.

A pénzügyministerium katasteri osztályának ügyvezetője azonban szereti az eltöltött időnek és az elköltött pénznek tömegét a fennálló földadó-provizorium kiigazítására felszámítani azért, mert ezen kiigazításévi  $2\frac{1}{2}$  millió adószaporulatot hozott; ennél fogva azt hiszi, hogy az ország a kiigazításra fordított nagy kiadásért ezen új bevétel által ki lesz engesztelve, és az elhibázott új becslést annál enyhébben fogja megítélni, minél kevesebb idő s költség számíttatik eme munka rovására.

Az új földadószabályozás eddig végrehajtott művének becséről az enquete valószínűleg megállapítja ítéletét azon időre.

midőn e sorok nyilvánosságra kerülnek. Bebató birálatok jelentek meg hetek és hónapok előtt a kataszteri műveletről a Pesti Naplóban részint e sorok írójától, részint egy gyakorlati kataszteri szakembertől; és az e czikkekben kifejtett ítélet és pozitív javaslatok igazolást találtak az enquete némely osztályának, különösen a b. Sennyei Pál elnöklete alatt tanácskozott III. osztály megállapodásai által. Ezen vélemény és a 12-es albizottságnak erre alapított jelentése szerint a becslési eljárás alakilag és anyagilag hibás volt; a törvény sok tekintetben mellőztetett; a termés túlnagynak, a művelési költségek túlalacsonyoknak vétettek; a föld hozadéka oly magasra van számítva, hogy az sem a mai állapotnak, sem a törvényben megszabott évek tiszta jövedelmi átlagának meg nem felel. Az említett jelentés ennél fogva a kataszteri munkálatok vezetését más kezekre ajánlja bízni; mindenesetre a megindított osztályba sorozási munkát megszüntettetni s ezen munka újabb megindítása előtt a minőségi osztályok, mintatermek és jövedelmi fokozatok megbírálását a három fokú földadó-bizottságokon át vezettetni kívánja.

E dolgozatunk folyamán figyelemmel leszünk a 12-es albizottság ezen előterjesztésére, de közvetlen feladatunkul a földadószabályozásról megjelent egy önálló munkának, t. i. Dobner Rudolf a »Földadókataszter« című művének birálatát tűztük ki magunknak. Szerzőnek nagy része volt a földadószabályozási törvényjavaslat előkészítésében és a mint munkája minden lapja mutatja, szeretettel foglalkozik ő a földművelést érdeklő kérdésekkel. Kitűnik ez különösen a munkának mintegy általános, bevezető részét képező azon fejezetekből, melyek a földbirtokos osztály és a mező- s erdőgazdaság viszonyait taglalják, és az e téren teendők iránt javaslatokat tartalmaznak. Becses a munka azon része, mely a földadó ideiglent, a földadó mostani kezelését, a más államok kataszteri rendszereit, a földadószabályozási 1875: VII. t. cz. genesisét és törvényhozási viszonyait és a törvény eddigi végrehajtását kritikailag ismerteti. A mi észrevételeink azonban túlnyomólag a munka végső részére, a »Teendők« fejezete alatt összefoglalt pozitív javaslatokra szorítkoznak. Vizsgálni akarjuk, hogy mennyiben elfogadható azon terv, melyet Dobner a földadószabályozás eddig végrehajtott

munkarészének kijavításáról s a hátralevő művelet czélszerű végrehajtásáról kifejt. E közben alkalmunk lesz a munka korábbi részeiben taglalt azon nézetekre is reflektálni, a melyekre a pozitív javaslatok alapítva vannak, valamint némely kritikai észrevételére, a melyből kiindulva, az eddig követett uttól való eltérést igazolja. Mondanunk sem kell talán, hogy azért távolról sem meritjük ki teljesen azon, sok tekintetben lényeges kifogásokat, melyek a mű olvasásakor elménkben felötlöttek; minthogy nem akarunk messze távozni a »Teendőink« czime alatt felhozott, a kataszteri munkálat javítására irányuló pozitív javaslatainak bírálattól.

Dobner mindenekelőtt a kataszteri ügy központi igazgatóságban kíván reformot eszközölni. Hibáztatja azt, hogy a kataszteri ügyosztály a pénzügyministeriumba van beékelve, mikor a pénzügyministernek kezében kell tartania az állambáztartás végszárait, mikor a pénzügyministerium a pénzügyekben kormányoz, adminisztrál és a pénzügyi vitás kérdésekben bíraskodik; mikor ő s államtitkára száz szemmel sem tudna látni, mindent intézni. Szerző szerint tehát helytelen, hogy a kataszteri ügyosztály csakis mint egyik ügyosztály, egyetlen emberrel az élén, van beékelve és annak kell e roppant kiterjedésű műveleteket intézni s vezetni. Külön központi kataszteri igazgatóságot kellene felállítani egy igazgatóval és aligazgatóval az élén; az egyik igazgató legyen jó administrator, a másik jeles gazda. Az igazgatóság mellé szaktanácsot kellene adni, a melyet a pénzügyminister katasztralistákból, képzett gazdákból és egy hiteltelekönvi szakemberből alakítana meg. E tanács időről időre hivatnék meg, midőn valamely sarkalatos szabályrendelet megállapítása forog szóban.

Ezen organisatiótól, melyre szerző nagy súlyt fektet, semmiféle oly eredményt nem várok, melyet a kataszteri ügyosztály mostani szervezetével elérni ne lehetne. Bármily óriási legyen az egyenes adóügyi osztály főnökének, az államtitkárnak és a miniszternek teendője, azért a külön szervezendő központi igazgatóság ezen három, vagy legalább az utóbbi két forumnak okvetlenül alá kell hogy rendelve legyen; mert utóbbára is, bármekkora önállóság adassék is a kataszteri ügyosztálynak, a törvényhozás előtt a pénzügyminister felelős a



földadószabályozás kiviteleért. De hisz most is, midőn a kataszteri ügyosztály a ministeriumba be van ékelve, a földadószabályozás munkálatát ezen osztály oly önállóan intézi, mintha akárminő különállással bíró igazgatóság vezetné. Mert habár egyes fontosabb rendeletek a minister, az államtitkár vagy az egyenes adóügyi osztály élén álló ministeri tanácsos aláírásával bocsáttatnak ki: minden rendelet, minden intézkedés a kataszteri ügyosztály és annak vezetője által állapittatik meg, mondhatni, csaknem korlátlan önállósággal.

Azután a központi igazgatóság, mint oly organum, mely a kataszteri műveletek administratív vezetésére hivatott, meg van alkotva a kataszteri osztálynak központi felügyelői karában. És miért legyen annak élén két igazgató s miért legyen az egyik inkább administrator, a másik inkább gazda? Hisz lehet a két tulajdonságot egy igazgatóban egyesíteni, s a központi felügyelők pótolhatják az osztályvezető egyik vagy másik irányban érezhető gyengeségét. A szaktanács szervezése ellen nincs ugyan kifogásunk, de a pénzügyminister összehívott ily tanácsot, a nélkül, hogy az állandó szervezettel birna, a becslési utasítás kibocsátása előtt; összehívott most nem rég enquetet, és hívhat össze értekezletet ezután is, valahányszor szükségessé válik, még pedig különös tekintettel az esetenként felmerülő nehézségek természetére, holott az egy és mindenkorra megalkotott tanács tagjai — meglehet — egyes speciális nehézségek iránt nem lesznek kellőleg tájékozva.

Szerző a központi vezetés reformját illetőleg megáll ezen szervezeti javaslatnál, de hallgat a most intéző személyekről. Értjük, hogy ő, mint pénzügyministeri titkár, bár tartalék nélkül gyakorolja az objectiv bírálatot, tartózkodik a kataszteri ügyosztály vezértagjairól ítéletet mondani. Inkább a kerületi s járási kinevezett közegek ellen fordul, azokról mondja, hallo-más szerint, hogy vannak köztük olyanok, a kik nem állanak feladatuk színvonalán; ezeket nem lehet megtűrni a kataszternél, mert ezek veszélyeztetik a nagyfontosságú és sok millióba kerülő műveletet. E részben az enquete véleménye sokkal logikusabb; a hibákért, akár az utasítások, akár a kinevezett bármely fokú közegek gyarlósága folytán keletkeztek legyen, a központi vezetést teszi felelőssé, s ez okból azt sürgeti, hogy a

földszabályozás főintézése mindenekelőtt a mostani kezekből vétessék ki.

Más, mélyebb elvi követelés azonban a választott járási becslők elejtése. Dobner ugyanis azt mondja, hogy választott járási becslőre nincs semmi szükség; arra való a járási bizottság maga, hogy a kinevezett becslőbiztost támogassa, ellenőrizze s hogy azzal együtt működjék. El kell enyésztetnünk — úgymond — a törvénynek azt a tévedését, hogy a járási bizottságból nem kataszteri becslési gépezetet, hanem egy kis járási parlamentet csinált, a melyben szónoki élt igen, de hasznos tevékenységet vajmi keveset lehet kifejtetni.

Mi azt hiszszük, hogy a járási bizottság, ha van benne hajlam kis parlamentté válni, ettől el nem térítettik az által, hogy a mostaninál nagyobb hatáskör adatik neki; mert arról, hogy foglalkozás hiányában szónoki él gyakorlására ne tévedjen, gondoskodott a pénzügyminister, a mennyiben elég rövid időre hívja őket össze s mellőzi összehívásukat olyankor is, mikor a törvény értelmében a járási bizottságoknak határozniok kellett volna. Így például, tudunk esetet, hogy egy járási bizottság elbocsátotta becslőjét, mert a járásleírás készítésénél követett közreműködése érdemtelennek bizonyította őt e szerepre. Az illető kataszteri igazgatónak össze kellett volna hívni a járási bizottságot új becslő választása végett, mert a helyettes csak esetről esetre pótolhatja a rendes becslőt; a kataszteri igazgató azonban e helyett candidált három egyént, köröztette a bizottsági tagok közt neveiket és azt jelentette ki választott becslőnek, a ki mellett a legtöbb tag nyilatkozott.

Nem attól tartunk mi, hogy a járási bizottságok parlamentet fognak játszani s körükbe oly kérdéseket bevonni, melyet a törvény rájuk nem bízott, hanem félünk attól, hogy csupa közönyből vagy hivatásuk föl nem ismerése folytán nem teljesítik a rájuk ruházott aránylag kevés, de igen fontos teendőket. Ez az aggodalom vezette a képviselőházat, midőn, eltérve a kormány javaslatától és azon kataszteri rendszertől, melynek nyomán a kormány és törvényhozás elindult, a választott járásbecslőket creálta s ezekre akarta bízni a földbirtokos osztály érdekeinek folytonos képviselését szemben a kincstár által kinevezett kir. becslőbiztosokkal; és a mi földadószabályozási

törvényünk szerint a becslés és osztályba sorozás minden stadiumában, a két becslőnek mindig együttesen kell eljárni, minden javaslatnak és minden vitás kérdésben mindkettőnek véleménye meghallgatandó a járási bizottságban. A porosz és az osztrák új kataszteri törvény szerint azonban maga a járási bizottság tervezi s állapítja meg a minőségi osztályokat és tiszta jövedelmi fokozatokat, a becselő biztos, illetőleg a saját küldöttsége által beszerzett adatok alapján, az osztályba sorozásnál pedig megint a kebeléből alkotott küldöttségek által vesz részt.

Minthogy most emlitem először az osztrák új földadó-szabályozási törvényt, lehetetlen, hogy itt közbevetőleg föl ne jegyezzem azt az észrevételt, hogy Dobner ismerteti a bajor, szász, porosz kataszteri rendszert és tüzetesen elemezi az osztrák állandó katasztert és az abból sarjadzott földadó-provizoriumot; hanem az Ausztriában 1869-ben alkotott és azóta folyvást végrehajtóban levő földadószabályozási törvényről egy árva szóval sem emlékezik meg; úgy hogy majdnem azt kell hinnünk, hogy Dobnernek ezen reánk nézve különös figyelemre méltó törvényről és a keresztülvitele alatt szerzett drága tapasztalatokról semmi tudomása sincsen.

Visszatérve már most a választott becslőknek elejtése iránt tett javaslathoz, constatáljuk, hogy a kataszteri ügyosztály vezetője sem kedvelte e közegeket és úgy szabadult tőlük, hogy a törvény világos rendeletének mellőzésével, őket a munkának csak csekély részére, az elhamarkodott második helyszínelésre hívta be s a felállított mintatereket a becselőbiztosok által csak úgy futva mutattatta meg a választott becslőknek, egy szóval: nem sokat vette tekintetbe a választott becslők létezését. De azért helyettök a minőségi osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok felállítására a járási bizottságok nem folytak be, minthogy a törvény értelmében ez utóbbiaknak csak az osztályba sorozás bevégezte után nyílik meg bíráló szerepe.

Hogy indokolt-e tehát Dobner kívánsága a választott becslők mellőzése iránt, az eldől ama javaslatainak méltatásánál, melyeket a becslési és sorozási munkára nézve, különösen a birtokosok érdekeinek képviselője szempontjából kifejt.

Szerző positiv javaslatainak második csoportját azzal a

tétellel vezeti be, hogy könyve korábbi részeiben be lévén bizonyítva, hogy a felállított osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok helytelenek: nem marad más hátra, mint a becslőknek említett javaslatait a három fokú bizottságok által a sorozás előtt megvizsgáltatni s megállapíttatni. Ebből úgy látszik, mintha szerző a becslési munka háromfokú bírálatát csak azért kívánja most elrendeltetni, mivel a minőségi osztályok és a tiszta jövedelmi tarifák iránti javaslatokat hibásaknak tartja; pedig Dobner, miként művének számos helyéből kitűnik, elvileg ragaszkodik ahhoz, hogy az osztályok, tiszta jövedelmek és mintateretek mindenestre az osztályba sorozás előtt a három fokú bírálaton átvezetve állapíttassanak meg. E nézetén volt ő, mikor az ő részvéte mellett készült Kerkápoly alatt a földadósabályozási javaslat és e nézetet védi ő munkájának azon részeiben, a hol arról, hogy a kidolgozott becslési javaslatok annyira hibásak, nem lehet még szó.

Egyébiránt szerző nem állapodik meg annál, hogy az osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok a három fokú bizottságokban megvizsgáltassanak, hanem kívánja, hogy ezt megelőzőleg »az adatok gyűjtésében és az előmunkálatokban elkövetett tévedések helyreigazíttassanak.« De ha e szavaival csakugyan helyesen fejezné ki saját javaslatának értelmét, akkor még sem történnék más, mint a mi a bizottságoknak a bírálat és kiigazítás folyamán különben is, természetes feladata. Dobner azonban a részletekben mást proponál, mint a mit általánosságban sürget; egészen új alapon egészen új adatokat kíván fölvetetni s az eddigi törvénytől eltérő módon számba vétetni. Kijelenthetjük már itt előre, hogy mi a meglévő anyagot elvettetni nem engedjük és hogy az abból készült számítást is az osztályok és jövedelmi fokozatok megállapítására alapul elfogadtatni kívánjuk. De hogy láthassuk, mennyiben jogosultak Dobner javaslatai, figyelembe kell előbb vennünk az ő bírálatát a végrehajtott becslési munka fölött.

A »Visszatekintés az eddigi műveletekre« című fejezetben szerző azon kérdésre, hogy kellően vétettek-e föl az osztályozás és a becslés tényezői, azzal felel, hogy azon tényezőknek egyike sem vétetett föl helyesen. Mivel indokolja ezt szerző? Először is azt mondja, hogy a járásleírás, melynek magában kellett

volna foglalnia mindezen tényezőket (a talajviszonyok és gazdálkodási rendszer ismertetése, a termés mennyisége, a terményár és a művelési költség), három heti futólagos munkának hamarosan összetűtött műve volt. »Nem voltak tehát — ugymond — fölvehetők bele a becslési adatok, így nemcsak a tiszta jövedelmi fokozatok felállításához alapot nem nyújtott az, de nem lehetett helyesen annak alapján az osztályozási vidékeket sem meghatározni.«

Igaza van abban Dobnernek, hogy a járásleírás csak hamarosan, futva készült. A kataszteri osztály vezetője, André, ministeri tanácsos az enquete elé terjesztett emlékiratában maga mondja, hogy »a járásleírások még a kiigazítási munkálatok folyama alatt elkészítették és a kiigazítások ellen benyújtott felszólamlások elintézése alkalmával (csak hogy be nem vallja, hogy »amugy melleleg«) a járási bizottságok által letárgyaltattak és megállapítottak.« De a leírás egészen más rendeltetéssel is készült, mint a hogy a törvény kívánja. Az 1875. VII. t. cz. 38. §-a világosan kimondja, hogy a becslők a járási bizottság által átvizsgált s megállapított járásleírás adatai alapján dolgozzák ki a minőségi osztályok és a tiszta jövedelmi fokozatok felállítása iránti javaslatot. Kétséget nem szenved, hogy e javaslat sokkal megbízhatóbb lenne, ha az annak alapjául szolgált adatokat a bizottság megvizsgálta s helybenhagyta volna; de az 1877. évi 11669. sz. becslési utasítás 13. §-ában, a törvény előbb idézett szavaival egészen ellenkező értelemben, az mondatik, hogy miután a járásleírásban foglalt, a tiszta jövedelem tényezőire vonatkozó adatok csak nagy átlagokat, nem pedig azoknak vidékenként és osztályonként előforduló árnyalatait is jelzik, ennél fogva a járásleírás a becslési munkálatoknál csak általánosságban használandó alapul és tájékozásul.

Annyi tehát bizonyos, hogy az osztályok és a jövedelmi fokozatok felállítása nem a járásleírás előlegesen helybenhagyott adatai alapján történt; de azért még nincs épenséggel kizárva a lehetőség, hogy a két helyszínelés alkalmával gyűjtött tüzetes adatok teljesen correct anyagot szolgáltatottak legyen. Erről azonnal szólunk. Most csak az osztályozási vidékek elkülönítését illetőleg akarjuk Dobner nézete ellenében megjegyezni, hogy e feladat megoldására a járásleírás teljesen kielégítő tám-

pontokat nyújtott, úgy, hogy a járási bizottság, igen kevés kivétellel, képes volt ezen támpontok és a bizottsági tagok ismeretei alapján az osztályozási vidékeket körülírni.

Igaz, hogy e ponton is kírí az utasításból a kataszteri ügyosztály azon eredendő gyarlósága, hogy soha semmiféle intézkedésében nem jár végig, mindig csak fél munkát végez, mindenütt függőben hagy valamit. A minőségi osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok felállításánál az árterek fölvételét külön utasításnak tartotta fenn, és a fölvétel még most is függőben van. A törvény azt rendeli, hogy a sorozás előtt neesak a minőségi osztályok, hanem a megfelelő tiszta jövedelmi tételek is pénzértékben meg legyenek állapítva; a kataszteri osztály ügyvezetője azonban elrendelte a sorozást és csak most a tél folyamán számítják ki határozottan a tiszta jövedelmi fokozatokat.

Igy tett az osztályozási vidékek felállításával is. A többször említett becslési utasítás 14. §-ában kimondatik, hogy a mennyiben a járási bizottság nem jelölte volna meg határozottan az osztályozási vidéket, ez iránt a törvény 40. §-a értelmében a bizottság határozata provocáltassék. Azt hiszem, hogy a járási bizottságnak az iránt, hogy hány és mily osztályozási vidékre osztassék fel a járás, akkor kellett már végleg határoznia, mielőtt a minőségi osztályok felállítása megkezdett; de akkor, mikor a bizottság már az osztályoknak, tiszta jövedelmi tételeknek és az egyes földrészletek sorozásának helyessége fölött itél, rég elkésett az osztályozási vidékek megszabásával, és a művellet ezen előrehaladt stadiumában már csak arra tekint a bizottság, hogy vajjon az egész járás összes földrészletei a felállított minőségi osztályokba helyesen és arányosan sorozhatók-e?

Dobner a mívelési költségek fölvételénél már nem egyedül a végrehajtást, hanem magát a törvényt is hibáztatja, mert complicálta az eljárást. Kár volt — ugymond — hogy a szántóföldeknél a trágyázás (bizonyára a trágyát és nem a trágyázást vagyis a trágya kihordását érti) a szalma, polyva, törek és az ezekkel hason minőségű mellékhasznok fejében számításon kívül nem hagyatott. A törvény ezen rendeletét azután a végrehajtásnál az utasítás még complicálta az által, hogy a szalma és a takarmányfélék, valamint a trágya értékét zab-

értékre számíttatta át. Teljes joggal hibáztatja továbbá szerző a becslési utasítást a miatt, hogy az igás napszámot a marha-értékből vezetteti le. »Az igavonó és a szerszám értékét, istálló-bért, patkolást, sőt, világítást, gyógyszerf, gondozást, pásztorbért stb. mintegy 20—25 tényezőt kellett a becslőbiztosnak számításba venni s összeadással, kivonással, sokszorozással, osztással és százalékszámítással kihozni, hogy egy két, vagy négyfogatú igás napszámért naponként hány forint fizettetik.« Ez a kifogás igazolt; csak azt kell megjegyeznem, hogy nem a sokféle számtani művelet rontja meg az eredményt, mert ha a belevont tényezők helyesek, akkor az eredmény szabatos lesz, és nem is annyira a tényezők nagy száma, hanem mindenek fölött az a körülmény teszi fölötté kétesse e számítások értékét, mert mindegyik tényezőnél a legtágabb ingadozásnak van tere. Mert hogy a kettős ökörfogát kiszámítására előirt minta szerint mindjárt az első tételt vegyük, ott szerepel a . . . . frtnyi marhatökének . . . %-os kamatja. Az 1. tételszámnak ezen a) altételében tehát két tényező van, melynél a becslőbiztos föl vagy alá széles határok közt mozoghat; mert egy pár ökör értékének megítélésénél 40—60 frtnyi ingadozás merülhet föl; az ezen tőke utáni kamat is 4 és 8 közt mozoghat, és így az ezen két ingadozó tényezőből eredt első számtétel annyira bizonytalan, hogy két járásban két becslőbiztos, ha előre szabatos utasítást nem kap arra nézve, hogy mit kell e rovatban kihozniok, sohasem fog az eredményben egymáshoz még csak közel is járni; hanem igenis megeshetik, hogy az ily tényezők közül kihozott iganapérték nevetséges absurdumot fog feltüntetni.

Igen találó továbbá Dobner következő észrevétele: »Az utasítás azt mondja, hogy az igás napszámnak nincs mindenütt rendes ára, azért vala szükséges ezt így egyes elemeiből levezetni. Ámde, ha így okoskodunk, az is bizonyos, hogy a mezőgazdasági kézi napszámnak sincs rendes piaczi ára, mert gazdáink napszám fejében sokszor lakást, tartást és egyéb kedvezményeket is adnak. Az az okoskodás tehát, mely az iganapszám értékét a szerszám árából, patkoltatási költségekből stb. vezetteti le, nagyon könnyen eljuthatott volna oda, hogy a kézi napszámot bizonyos mennyiségű fejeléscsizma, ködmen stb. életszükséglet árából számíttatta volna ki. Milyen érdekes lett volna

ez alaposság! — Épen ily téves a terményárak megállapításánál követett eljárás is. Más államokban, az egész világon, a hol katasztert készítettek, a becselőket ellátták a hatóságok által gyűjtött és jól megrostált piaczi áradatokkal. Így tett a lenézett földadó-ideiglen és így tettek a példányul fölvelt poroszok is, a kik még a műveletek megkezdése előtt összeállították a járási közigazgatási közegekkel a piaczi áradatokat s a becselő kinevezési okmányával együtt kapta ez adatokat és csak azután kezdte meg a járása tanulmányozását.« Hozzátehetné szerző, hogy így rendeli ezt az osztrák új földadótörvény is, meghagyván egyebek közt azt, hogy a politikai hatóságok által a becselést megelőzőt 15 év alatt jegyzett kézi s igás napszám-árak rendelkezésre adassanak.

Dobner kiemeli, hogy a becselőbiztosok nem értettek az adatgyűjtéshez, de meg is nehezítették nekik az árak kinyomozása, mert arra utasítottak, hogy gyűjtsék az évi átlagokat, de nem lett meghatározva, hogy az évszak (?) mely hónapjaiból gyűjtessenek az áradatok. Ez — ugymond — nemcsak complicálta az adatgyűjtést, hanem bizonytalanná is tette azt, mert ehhez legalább is minden hóról kellett volna áradatot gyűjteni. A poroszok a Márton-napi árakat gyűjtötték össze.

Mindenesetre könnyebb az ugyanegy nap piaczi áraival, mint évi átlagokkal számítani; de vannak igen fontos okok, a miért a legtöbb kataszter az évi átlagoknak előnyt nyújtott. Rámutatok e részben az újabbak sorából az osztrák földadó-szabályozási törvényre, mely egészen a porosz mintát követi, de a melynek készítésénél a porosz törvény végrehajtásakor tett tapasztalatokat gondosan figyelembe vették. Az osztrák törvény a 15 évi termény-árakat nem egy bizonyos napról, hanem az illető egész évek átlagaiból véteti, és így intézkedik, 6 illetőleg 20 évi időszakot véve föl, a mi törvényünk is. Dobner azonban félreérti a törvény és az utasítás világos szavait, melyek az 1867—1872-ig terjedő 6 évi időszakban, vagy (a fa-aránál) az 1855—1874-ig terjedő 20 évi időszakban fizetett középárak átlagáról szólnak, ő pedig azt az ellenvetést teszi, hogy évi átlagot rendel a törvény, de nem mondja, hogy az évszak mely hónapjaiból gyűjtessenek ez áradatok. A botlás az idézett két szó értelmének összezavarásból eredt; de



különben is meggondolhatta volna szerző, hogyha egyszer évi átlagról van szó, akkor eo ipso nem lehet többé egyes hónapok árait szorítkozni. És nem is áll az, hogy az által, hogy minden hónapról kellett volna áradatot gyűjteni, bizonytalanná vált volna a munka. Nemcsak minden hónapról, hanem minden hétről vétettek a heti vásárok piaci árai; de ezeket nem úgy »gyűjtötték« tulajdonképen a becslőbiztosok, hanem egyszerűen hivatalból kikapták a község házából; ők csak az átlagokat számították ki, s e számítás helyessége nem szenvedett csorbát az által, ha egy és más terményről nem minden héten létezett árjegyzés.

Dobner azt állítja, hogy »nagy tévedésekre vezet az, hogy az árakra nézve a piaci, helyi, gyári és leszármaztatott árak kategóriái állítottak fel és a járási árfokozatok ezek szerint képeztettek. Mert a gyári árak csak úgy mellesleg lettek volna számba vehetők, mivel az a cukor-, sör- vagy szeszgyár, vagy malom, mely valamely vidék terményárait szabályozza, megbukhatik és így a környék terményeinek állandó piaczául nem tekinthető. Ezért követeli a porosz utasítás, hogy a gyári árak figyelembe ne vétessenek. Szerző nem indokolja a helybeli árak elleni kifogását. Hisz a piaci árak is, ha, a mint kell, a vitelbér leszámíttatik, tulajdonképen helyi árakká reducáltatnak. Az osztrák törvény is azt rendeli, hogy a gazdasági mellékterményeknél, a bornál és a használati anyagoknál a helybeli árak vétessenek számításba.

Nem tudom azonban, hogy szerző miért engedi meg, hogy a gyári árak »úgy mellesleg« számításba vétessenek, ha egyszer meg van győződve arról, hogy a gyárak nálunk nem képezhetnek hosszú időre — pedig arra készül a kataszter — állandó piaczot? Hiszen a törvény is tulajdonkép csak mellesleg véteti a gyári árakat számba. Nézetem szerint a gyári árak egészen számításán kívül hagyandók; hallgat is ezekről úgy a porosz, mint az osztrák törvény, pedig ez országokban, a hol a gyárpar sokkal fejlettebb és állandóbb mint nálunk, bizonyára számításba vették volna külön a gyárakban elért árakat, ha ez igazolható lenne.

Azonban Dobner megint téved, ha azt állítja, hogy »a porosz törvény követeli, hogy a gyári árak figyelembe ne

vétessenek.« A porosz törvény, mint érintém, sehol sem említi gyári árt, hanem D. bizonyára a becslési utasítás 8. §-ára gondolt, a mely szerint »Bei Aufstellung des Klassificationstarifs für den Acker und bei Einschätzung desselben in die einzelnen Tarifklassen ist der Kulturzustand durchweg so anzunehmen, wie er sich bei denjenigen Ackergrundstücken des Klassifications-distrikts vorfindet, die bisher dauernd in gemeingewöhnlicher Art, ohne Anwendung künstlicher Kulturmittel und ohne Zusammenhang mit Fabrikationsanstalten bewirthschaftet worden sind.« De ugyanezt a magyar becslési utasítás, mely pedig gyári árakat megkülönböztet, szintén tekintetbe veszi, midőn (4. §.) azt rendeli, hogy »a tiszta jövedelem kiszámításánál a földbirtokkal összekötött jogok, ugyszintén annak valamely iparággal vagy más földbirtokkal való gazdasági összefüggése tekintetbe nem veendő«. Így például valamely földnek nagyobb termőképessége, mely onnan származik, hogy a birtokos szeszgyárával összekötött hizlaló bő trágyázást tesz lehetségessé, vagy hogy burgonyáját a szeszfőzésnél jól értékesíti, nem vehető külön számításba, hanem ama föld is a vidék többi birtokain üzött közönséges gazdálkodás szerint osztályozandó.

Az árak leszármaztatásáról volt szó már főlebb az iganap értékének fölemlítésekor. A terményárak pontjánál Dobner ezeket mondja: »A leszármaztatott árak alig mondhatók komoly számítás művének. Mert a külön piaczi árral nem bíró szalmának, szénának vagy van értéke, vagy nincs; ha van, ki lehet azt tudni a zabértékre való átszámítás nélkül is, ha pedig nincs, hasztalan az átszámítás, — különben is az átszámításnál végre is nem a zab értéke, hanem az átszámítandó szalma értéke a fő.« Egy másik helyen, (97. l.) a hol említi, hogy különböző kataszterek különféle árleszármaztatásokat alkalmaztak, és hogy a földadóideiglen a széna értékét, mivel hogy a szénának piaczi ára nincs, magértékre reducálta, folytatólag ezeket mondja: »Hiü föltevések, mert ha . . . a széna értékének parificatiója helyes alapokon akar eszközöltetni, mégis csak a széna valódi értéket kell venni, különben a parificatio haszontalan és káros boszorkánykőficz. A porosz rendszer szerint tehát a becslésre nézve elvül csak annyit jelölt ki, hogy egybevetvén az egybe-

vetendőket, készpénzben fejezendő ki minden művelési ág minden egyes osztályának földjáradéka, vagyis u. n. tiszta jövedelmi fokozatok.«

Eltérhetnek a nézetek a fölött, hogy nincsenek-e elég adatok a széna árának közvetlen megállapítására s hogy szükséges-e valamely parificatiohoz nyulni. Én például meg vagyok győződve, hogy nincs szükség ezen kisegítőhöz folyamodni, az enquete egyik osztálya pedig határozottan állítja, hogy a széna ára azon utasítás nyomán, hogy egy mázsa széna egyenlő értékű 1 mérő zab árának 40—80—120 ‰-ával, túlságosan magasra számított. Mindez a kifogás jogosult, és az árleszármaztatás elmélete s nálunk történt alkalmazása sok tekintetben méltán megtámadható. Hanem annak, mit Dobner előbb idézett szavaival mond, nincs semmi józan értelme és kifogása, csak az érték és ár fogalmainak összezavarásából támadt. Ő nem mondja, hogy a szénának van rendes piaczi ára, hanem azt vitatja, hogy van értéke. De hát ki tagadja ezt? Volt-e szükség azt az alternatívát felállítania, hogy a szénának vagy van, vagy nincs értéke? Hanem utoljára is az a kérdés, hogy ez az érték mikép jut pénzben kifejezésre, és hogy mikép lehet a rét tiszta jövedelmét pénzben kifejezni, ha a szénának — mit Dobner nem tagad — nincs piaczi ára és ha a széna értékre oly czikkel nem parificáltatik, a melynek igenis van piaczi ára? Azért hiába mondja ő, hogy a parificatio haszontalan, sőt káros boszorkánykőficz; annak a mondásnak pedig, hogy »különben is az átszámításnál nem a zab értéke, hanem az átszámítandó szalma vagy széna értéke a fő« — vagy nincs semmi értelme, vagy üres banalitás.

Csak egyszerűen följegyezzük, mert a kérdésre még visszatérünk, hogy szerző a terményárak és a gazdálkodási költségek évcyclusát illetőleg így nyilatkozik: »Kár volt, hogy az árakat a törvény 1867—1872. évtől véteti, holott vasutaink készületlensége miatt ez időben voltak az árak bizonyos vidékeken a legbizonytalanabbak«.

Az előrebocsátottakból Dobner azt következteti, hogy a becslési adatok rosszak, de következteti azt is, hogy az osztályok felállítása s a tiszta jövedelmi fokozatok kiszámítása is hibás. A szántóföldeknél az osztályozást különösen azért nem

tartja megbízhatónak, mert az első helyszínelésnél nem vettek figyelembe minden tényezőt, a második pedig elmaradt, vagy úgy futva hajtattott végre. Ez az állítás teljesen indokolt, a mint ezt a Pesti Napló kataszteri cikksorozatai régóta tüzetesen kifejtették. Dobner azonban az osztályokat azért sem tartja helyeseknek, mert azt hiszi, hogy a földek sokféle talaj s értékesítési viszonyai a 20—50 □ mértföldre terjedő járásokban 8 osztályba nem foglalhatók, a bizottságok pedig nem igen osztották a járásokat több osztályozási vidékre. Azt hiszem, hogy ez utóbbi állítás merőben önkényes föltevés; mert a mennyire tájékozva vagyok, kevés azon becselőjárások száma, melyek ne lennének legalább két osztályozási vidékre osztva s ott, a hol ennek szüksége nem mutatkozott, ott a járásnak igen nagy kiterjedése daczára, a természeti s értékesítési viszonyok oly kevésbé eltérők, hogy a szántókra is 5—6 minőségi osztály teljesen elegendőnek bizonyult.

Hogy a tiszta jövedelmi fokozatok kiszámítása teljesen megbízhatatlan, azt Dobner azzal mutatja ki, hogy felsorolja a becslési utasítás értelmében számba veendő azon 47 tényezőt, melyből az I. osztályú szántóföld tiszta jövedelme kinyomoztatik, a mely tényezők közül egynek - egynek kiszámítása megint 5—20—25 tételből alakul, úgy, hogy túlzás nélkül mondhatni, hogy közel 200 adattal végrehajtott számítás alapján süttetik ki egy minőségi osztálynak forintokban és krajczárookban kifejezett tiszta jövedelme. Ebben szerzőnek teljesen igaza van; és csakugyan világos, hogy az ilyen számításokból, kivált miután a becslőknek igen sok tételnél tág választási körök volt, a legnagyobb abszurdumok eredhetnek, ha ezek már előre nem utasítottak volna bizonyos oly fix tényezők használatára, melyek egy előre contemplált tiszta jövedelemre vezetnek. Csakhogy ekkor a tiszta jövedelem objectiv kiszámításáról komolyan szólni nem lehet és az egész eljárás a törvény rendeleteivel üzőtt komédia.

Ezen megjegyzések után visszatérhetek azon javaslatokra, melyeket Dobner az osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok megállapítására nézve tervez. Említettem már, hogy Dobner egészen új adatokkal új számítást akar tételni. E végből, úgy mond, szükséges lesz a termés-, művelési költség-, terményár-

s az osztályozási (?) adatokat egyszerűsíteni s a lehető legszükségesebbre összevonni s talán az 1867—1872. évi terményár-adatokat (hát a költségek árait nem?) 1877. év végeig kiegészíteni. Előbb idézett szavaival határozottan elítélte Dobner az ezen 6 évi cyclusra történt szorítkozást, most már csak »talán« ajánlatos 1877 végeig kinyújtani az adatokat. És miért is oly helytelen ama 6 év? Dobner szerint azért, mert »vasutaink készületlensége miatt ez időben voltak az árak bizonyos vidékeken a legbizonytalanabbak.« Az árak bizonytalansága alatt Dobner bizonyosan nagy ingadozást, nagy szélsőségeket ért. Az alapos kifogás lényege azonban nem abban áll, hanem mint annak idején az országgyűlésen, újabb időben számos törvényhatóság részéről és most az enqueteben kifejtették, azon tényben, hogy ama 6 év alatt oly magas gabonaárak állottak fön, hogy a 20%-os leütésével kinyomozott árak az azóta kifejtett és a jövőben még inkább öregbedő külverseny mellett sem a jelenben fenn nem állanak, sem jövőre nem remélhetők.

De azért még kérdés, hogy az áraknak 1877-ig való kiterjesztése segít-e ezen hibán? Annyi bizonyos, hogy az enquete nem ajánlja e kiegészítőt; nyilvánosan azért, mert az utóbbi 5 év belevonása folytán a becslési munka legnagyobb része felforgattnék; de leplezetten még inkább azért is, mert mint megbízható forrásból tudom, az utóbbi évek belevonásával tett próbaszámítások csak igen kevéssel kisebb tiszta jövedelmi eredményt mutatnak. Dobner is, ha jobban meggondolja, bizonyára el fogja ejteni, ama különben is csak habozólag felállított kívánalmát.

A kataszteri enquete, az igaz, nem ejti el, hanem más úton keresi az említett 6 évi időszak magas áraiból eredt nagy tiszta jövedelem rectificatióját. A pénzügyminister ugyanis az enquete elé azt a kérdést terjesztette, hogy »azon esetre, ha a törvényben meghatározott évcyklusoknak megfelelően, helyesen kiszámított tiszta jövedelmek a mai tényleges viszonyoknak meg nem felelnek: vajjon helyeselhető eljárás lenne-e az, hogy miután az igen sok munkát és időt igénylő kiszámítások már készek, a tiszta jövedelemnek új adatok alapján eszközözlendő új kiszámítása ne rendeltessék el, hanem az országos földadó-bizottság hatalmaztassék fel, miszerint az 1875: VII. t. cz.-ben fölvetett évek

és a mostaniak tiszta jövedelmei között valósággal létező különbözetet százalékban fejezze ki és az összes kiszámított, a törvény értelmében megállapított tiszta jövedelmeket az általa meghatározandó százalék szerint szállítsa alá?« Az enquete 12-es albizottsága ezen kérdésre igennel válaszolt. Én részemről ezt a javaslatot sehogy sem helyeselhetem. Már törvényesség szempontjából sem helyeselhető az, hogy a törvényhozás előbb részletesen megszabja a tiszta jövedelem tényezőit és hogy azután egy végrehajtó organum az így kihozott tiszta jövedelmet saját belátása szerint megváltoztathassa. Továbbá, bármint tiltakozzék is ez ellen a 12-es albizottság munkálata, a föld tiszta jövedelmének ezen mondva csinált leszállítása a háztulajdonosok és a kereset meg töke után adózók előtt a földbirtokosokat úgy fogja feltüntetni, mint a kik adókedvezésben részesülnek.

De azért távolról sem kívánom azt, hogy az 1867—1872-iki valóságos tiszta jövedelmek, még kevésbbé pedig, hogy azon tiszta jövedelmek, melyeket a becslőbiztosok kinyomoztak, adóalapul vétessenek. Hisz az enquete III. osztálya igen tüzetesen kifejtette munkálatában azt, hogy a becslőbiztosok a nyers termésnek majd minden tényezőjét túlmagasnak, a művelési költségnek pedig majd minden tényezőjét túlalacsonynak számították. Ha már most ezen tényezők mindkét irányban a három fokú bizottságok által helyreigazittatnak, akkor az enquete előtt felmutatott magas tiszta jövedelmi tételek tetemesen le fognak szállani. Azonban így is az 1867—1872-iki valóságos tiszta jövedelemnek fognak megfelelni, a mely jövedelmet pedig az előbb már kifejtett okoknál fogva a jövőre adóalapul nem kellene venni. A kellő ellensúlyozót abban találnám, ha a földadósabályozási törvényünkbe fölvétnék oly intézkedés, minőt a porosz törvény a következő szavakban rendel: »Die Angemessenheit der Tarifsätze ist unter Anderm auch durch Vergleichung mit den gewöhnlichen Kauf- und Pachtwerthen der Grundstücke, d. h. mit denjenigen Preisen zu prüfen, welche ein verständiger, mit dem gewöhnlichen Betriebskapital ausgerüsteter Käufer oder Pächter für den Morgen Landes mittlerer Qualität der betreffenden Bonitätsklassen und Kulturarten in der Hoffnung zu zahlen pflegt, die landesüblichen Zinsen von dem Kaufpreise oder die Pachtzinsen heraus zu wirthschaften.« Más

helyütt az általános utasítás a tiszta jövedelem kinyomozására (27. §.) meghagyja, hogy a járási bizottság, midőn a tarifa megbirálása végett helyszineli a járást, arról is szerezzen magának véleményt, hogy minden művelési ágban mekkora körülbelől a holdankénti haszonbér vagy vételár. — Az előbbihez hasonló utasítást tartalmaz az osztrák új földadószabályozási törvény 26. §-a. A mi törvényünk 37. §-ában ellenben az mondatik, hogy a járásleírásban »kimutatandó továbbá a kis-, közép- és nagybirtokok vagy egyes művelési ághoz tartozó földrészetek után holdankint fizetni szokott évi haszonbér is, mely adatok nem az egyes birtokok jövedelmezőségének megállapítására, hanem azon czélból használandók, hogy a járasok és majdan a kerületek közötti arány megítélésénél tájékozóul szolgáljanak«. Meg nem fogható, hogy ezen haszonbérek vagy vételárak miért szolgálhatnak inkább tájékozóul a járasok közötti arány, mint a járason belőli tiszta jövedelmi fokozat helyességének megítélésére? Hisz a járasok közötti arány támpontjául csak akkor vehetők ez adatok, ha a haszonbérek vagy vételárak az illető járásbeli tiszta jövedelemnek megfelelnek; ez esetben pedig helyes criteriumot képezhetnek a számítás útján nyert tiszta jövedelmi fokozat birálatánál.

Ki kellene tehát a porosz törvény mintájára nálunk is mondani, hogy (például az utóbbi három évből vett) haszonbérek és vételárak tájékozóul használtassanak a tiszta jövedelmi fokozatok megállapításánál; ekkor a három fokú földadó-bizottságok egészen objectiv alapon hozhatnák a kiszámított tiszta jövedelmi fokozatokat a tényleges jövedelmi viszonyok terére.

Dobner egyszerűsíteni, összevonni akarja a becslési anyagot. Állittassanak fel minden járásra nézve a becslőbiztosok által gyűjtött adatok alapján (nem tudni, hogy újonnan gyűjtessenek-e mind az adatok, vagy pedig azokat érti, a melyeket előbb hibásaknak mondott?) termés-, művelési-, költség- és terményárfokozatok. — Ez történt most is! — Ezen árfokozatokat, valamint az osztályok leírását és a tiszta jövedelmi fokozatokat, (itt megint nem tudni, hogy a most elkészülteket vagy pedig az újonnan kidolgozandókat?) a becslőbiztosok közölnék a határos járasok becslőbiztosaival, hogy eljárásukban már előzetesen az adatok összeállításában is ne csak a járásbeli köz-

ségek és egyes művelési ágak, hanem a járások közötti arányt is lehetőleg elérjék, és magától értetik — úgymond — hogy az arány fenntartására már előzetesen ügyelnének a kerületi felügyelők is.

Én azt az eljárást, hogy mindegyik becslőbiztos a becslési adatokat és a tisztajövedelmi fokozatokat, a minőségi osztályok leírásával együtt, a szomszédos járások becslőbiztosai-val előzetesen közölje és pedig a járások közti arányosságnak már kezdettől való biztosítása végett, mondom, ezen eljárást semmikép sem helyeslem és azt hiszem, hogy Dobner e javaslatra csakis a porosz és a magyar végrehajtási rendszer teljes félreismerése folytán tévedhetett. Ezen rendszer szerint ugyanis a járáson belüli arány megóvása a becslőbiztos és a járási bizottság, a járások közti arány megóvására a kerületi felügyelő és a kerületi bizottság, a kerületek közti arányosság keresztülvitelére a központi felügyelők és az országos földadóbizottság van hivatva. A becslőbiztosnak elég a dolga, ha képes a maga járásában az egyes művelési ágak között és azután minden egyes művelési ágban a különböző minőségi osztályok közt a helyes arányt megtalálni; és ez a feladat annyival bonyolultabb, ha a járás, a mi a legtöbb esetben elő is fordul, két vagy három osztályozási vidékre van felosztva, a mikor azután egy járásban nem 8, hanem esetleg 20 minőségi osztály állíttatik fel csak a szántóföldekre. Mondom, a járáson belüli helyes arány megóvása elég gondot ad a lelkiismeretes becslőbiztosnak, és a szomszédos 2—3 járás adatai reá nemhogy tájékoztatólag, hanem inkább zavarólag hatnak; kivált ha csak a minőségi osztályok leírásából ismerheti a szomszédos járások viszonyait és nem utazhatja be — a mit bajosnak tartok — a szomszédos járásokat a végből, hogy helyszíni tapasztalatai nyomán ítélhessen a saját járása s a szomszédbeliek arányai fölött. De hisz a járások közti arány megtartása végett vannak a kerületi organumok alkotva s azon felügyelő, ki a kerületbeli összes járások viszonyait a helyszínről ismeri, magasabb közös szempont alatt jobban megítélheti már a becslési munka folyama alatt, hogy a járási becslőbiztosok munkáiban megvan-e az arány és ő képes is a bizto-



sokat ingadozás vagy eltérés esetén az arány megtartására vezetni.

Dobner a járási bizottság tagjai számára kinyomatni kívánja az összes adatokat, az osztályok és a mintaterek leírását és a tiszta jövedelmi fokozatokat. A bizottsági tagok ezen adatokat a helyszínen előre tanulmányoznák és mikor ülésre egybegyűlnek, megvitatják és megállapítják előzetesen az osztályokat és a jövedelmi fokozatokat. Azután két-két tagú küldöttségekre oszlnak és az osztályokat, mintatereket, valamint a tiszta jövedelmi fokozatokat a helyszínen megvizsgálják, e vizsgálat után ismét összeülnek és a járási osztályokat, valamint az azokba tartozó dűlőket és a tiszta jövedelmi fokozatokat megállapítják.

Hát ez a sok utazgatás és helyszínelés szükséges lehetne, ha a bizottsági tagok Csehországból importáltatnának, de hisz azok járásbeli birtokosok, a kik a járás legnagyobb részét apróra ismerik. Ennyi utazgatást egy kataszteri törvény sem ismer, nem is lenne így a munkának egyhamar vége. De ha már bejárja a bizottság, különösen a mintaterek megállapítása végett a járást, akkor legyen legalább valami foganatja. Ugy a mint Dobner tervezi, hogy t. i. a bizottság oszljék 5—6 küldöttségre, mindegyik nézze meg a járásnak más-más vidékét (mert különben nem lenne a küldöttségre oszlásnak értelme), így a járási bizottság voltaképen semmit sem végezhet helyesen. Mert a ki meg akarja bírálni, hogy az egyes osztályok és az azokat képviselő mintaterek természetben helyesen vannak-e felállítva, illetőleg kitűzve, annak nem elég a járás egy részében egy-néhány mintatért látni, hanem látnia kell valamennyit. Azért, ha már a helyszínen kell némely feladatokat elintézni vagy pedig az egész járást megítélni, akkor a megoldás csak úgy sikerülhet, ha egy kisebb küldöttség bejárja az egész járást. A porosz törvény az egész bizottságot indítja utra a tarifa megvizsgálása céljából, de úgy ez, mint az osztrák törvény, mely csak küldöttséget indít, az egész járást utaztatja be velök.

A kerületi s az országos földadóbizottságok revízióján átment osztályokba és jövedelmi fokozatokba besoroztatnak az egyes földrészletek. Dobner azt tartja, hogy a községekben a járási osztályokba való sorozás nem kis nehézséget fog okozni, mert

községi osztályokhoz szoktunk eddig, a melyek szerint a községbeli földek közül a legjobbak az első, a következő minőségűek a másodikba, harmadikba stb. soroztattak, holott most a járásbeli 8 osztály közül valamely községben a legjobb minőségű földek részére a III., a következő minőségűekre talán az V. és utána a VI. osztály állittatik fel. Én azt hiszem, hogy az osztályba sorozás, miután az községről községre történik, az új járási osztályok mellett semmivel sem nehezebb mint a földadóprovisorium községi tarifái szerint. Mert ha egyszer, a mint kell, minden községben a benne találtató minőségek számára mintaterek és pedig oly számban vannak felállítva, hogy az egyes osztályok különböző árnyalatai külön mintaterek által vannak képviselve, akkor a sorozás semmi nehézséget sem okozhat többé. Az osztályba sorozó közegek és a községi bizottság végre is az említett III., V. és VI. községi járási osztályt tulajdonképen 1., 2. és 3-ik községi osztálynak vehetik, és nincs semmi okuk a más községekben levő többi osztályokra figyelni.

Igy állván a dolog, nem tartom indokoltnak Dobner azon nézetét, hogy a sorozást a becslőbiztosok végezhetnék legjobban, mivel ők munkálták ki az összes osztályokat. Azt hiszem, hogy bárki, a ki a községi mintatereket gondosan vizsgálja, képes a községbeli parcellákat az osztályokba helyesen besorozni, kivált miután a becslőbiztos már az osztályok tervezésekor a dűlőket nagyban előzetesen besorozta az egyes osztályokba. Azért én nem látok abban semmi nehézséget, hogy a becslőjárás több sorozási csoportra osztassék és hogy egy-egy ily sorozási vidéken egy járási bizottsági tag a kataszteri igazgató által kinevezett ügyvezetővel együtt végezze a becslőbiztos ellenőrzése mellett a sorozást. A porosz és az osztrák törvény szerint a sorozást a járási bizottság két tagú küldöttségei végzik, nálunk azonban szükséges a kincstár képviselőjének nemcsak az ellenőrzésnél, hanem mindjárt a sorozás végrehajtásánál teljes befolyást biztosítani; mert ama két államban a földadó egy főösszegben van contingentálva s akkor az igazságos sorozás iránt nem a kincstár, hanem maguk a birtokosok vannak érdekelve; míg a mi törvényünk, százalékos lévén az adó, a községi birtokosok összessége nincsen, hanem igenis

a kincstár van érdekelve a körül, hogy minden parczella a helyes osztályba soroztassék.

Az osztrák törvényhozás egyébiránt megváltoztatta ama rendelkezést, miután azt tapasztalta, hogy a sorozó küldöttségek azon tartományokban (különösen Galicziában), melyekben igen sok az alacsonyan vagy épen nem megadóztatott föld, szerfölött huzták az osztályba sorozást. Az 1878-iki novellában ugyanis kimondatott, hogy ha az egyik vagy mind a két sorozó küldött a sorozásnál meg nem jelen, akkor a becslőbiztos folytatja a munkát, sőt azon esetre, ha így sem halad előre kellőkép a sorozás, akkor a pénzügyminister elrendelheti, hogy 1880 folyamában egyedül a kormány közegei végezzék be az osztályba sorozást. Ez intézkedés következtében a hátralevő tetemes sorozás már 1879. november havában be lett fejezve, úgy, hogy az osztályba sorozás revisiója már küszöbön áll. Nálunk is, ha egyszer az osztályok és mintaterek gondosan meg lesznek állapítva, — és erre a munkára elegendő időt kellene adni, meg lehetne abban nyugodni, hogy a küldöttségi tag távollétében a kormány közege maga vigye az osztályba sorozást, — annyival inkább, mert törvényünkben ki van mondva és ezt fenntartatni óhajtanám, hogy a sorozásnál a községi bizottság és a földbirtokos, ha jelen van, meghallgatandó.

Dobner azt hiszi, hogy az általa ajánlott eljárás szerint az osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok oly alaposan lennének megállapítva, hogy azoknak módosítása nem válnék szükségessé az osztályba sorozás után sem. Minthogy azonban a sorozás következtében az országos arány (!) tetemesen megváltozhatik, czél-szerű lesz a pénzügyministert felhatalmazni arra, hogy az országgyűlésnek teendő bejelentés mellett a tiszta jövedelmi fokozatokat, de nem az osztályokat, mert azoknak a sorozások előtt végleg kell megállapíttatniok, felülvizsgálhassa. Ha ugyanis a járási bizottság azt találná, hogy a sorozásnál a fokozatok helytelenül alkalmaztattak, (helyesebben mondva: ha a tiszta jövedelmi tételek nem bizonyultak helyeseknek) akkor javaslatot tenne a kerületi bizottsághoz, hogy mely községi határok azok, melyekben alacsonyabb vagy magasabb fokozatok lennének alkalmazandók. A kataszteri bizottság megvizsgálná e javaslatot és fölterjesztené véleményét a pénzügyministerhez,

és az országos földadóbizottság végleg határozná a tiszta jövedelmi fokozatok megállapításáról.

Csak mellékesen jegyzem meg, hogy ez az eljárás nem egyezik Dobnernek a műve előbbi részében (115. l.) kifejezett nézetével; de különben is nincs a földadószabályozásnak egyetlenegy vitás kérdése sem, melyre nézve a kormány és a képviselőház szakbizottsága, e bizottság és a ház osztályai, azután a bizottság és plenum, a képviselő- és a főrendiház közt, és most megint a pénzügyministerium kataszteri ügyosztálya s az enquete egyes osztályai s ismét ezek és a 12-es albizottság közt annyi nézetkülömbőség merült volna fel, mint azon kérdésben, vajjon állapíttassanak-e meg és pedig előzetesen vagy végleg az osztályba sorozás előtt úgy a minőségi osztályok, mint a tiszta jövedelmek, vagy pedig csakis a minőségi osztályok; vagy hogy mindezek csak előzetesen állíttassanak fel a sorozás előtt, a végleges megállapítás pedig csak a sorozás után következzen? Nincs szándékom azon hosszadalmas érvelést, mely e variánsok mellett és ellen Dobner könyvében és az enquete irományaiban megtalálható, csak érinteni is; de azt constataínom kell, hogy szóban forgott mindenféle módozat, csak épen az nem, melyet a porosz földadótörvény elfogadott és az osztrák új katasteri törvény is követ, hogy t. i. a minőségi osztályok és a tiszta jövedelmi fokozatok átvezettetnek a három fokú bizottságok revisióján az osztályba sorozás előtt, de végleg mindkettő csak a sorozás megbirálása után állapíttatik meg.

Mellözve azon kisebb jelentőségű javaslatokat, melyeket Dobner a felszólalások elintézésére nézve ajánl, még csak az adó- s hiteltelegkönyvek összhangba hozása iránt előadott tervére van megjegyzésem.

Dobner előadja a körülményeket, a melyek közt a két nemű telekkönyv azonos adataiban eltérés keletkezett és fejtegeti azon hátrányokat, melyek e visszasságból különösen a földhitelre hárulnak. Sem a helyrajzi szám, sem a térfogat, sem a művelési ág, sem a birtokos neve nem vág mindig össze ezen két közokmányban. »A hiteltelegkönyv adatai — ugymond — a kataszteri telekkönyv adataival való egybevetés nélkül csak félértékűek és nem ritkán a legveszedelmesebb félreérté-

sekre vezethetnek, mert a hitelező a telekkönyvből legjobb esetben csak a térfogatot és a művelési ágat tudhatja meg, azt azonban, hogy minő értéket tulajdonítson annak a telekkönyvi testnek, csak úgy tudhatná meg, ha egybevetethné azt a kataszteri fölvételekkel is és megismerhetné a telekkönyvbe fölvelt földrészletek osztályait (?) is. De a mint tudjuk, a mi telekkönyveinknél a térfogat és a művelési ág is hibásan van felvéve. Azt mondják, hogy a kataszterileg fölvelt térfogat helytelen; mutasson ki hát a birtokos hiteles fölmérés útján jobbat és az vétetik be telekjegyzőkönyvébe. És sok birtokos tette is ezt, és tette itt-ott úgy, hogy hibát hibára halmozott. (Azaz: egyre halmozta a két telekkönyv közti eltéréseket.) Ez a két körülmény, hogy hiteltelekkönyvünkben sem a térfogat, sem a föld minősége (nem is oda való!) meg nem állapítható, a magyar földbirtokost kiszorította a külföldi olesó pénzpiacszról. (Van ennek sok más oka is, de D. elfelejti, hogy ő maga is nem annyira azt hibáztatja s az ellen keres orvoslát, hogy a hiteltelekkönyv nem foglalja magában a birtok értékére vonatkozó valamennyi adatokat, hanem hogy a két nemű telekkönyv közös adatai nem vágnak össze.) És bent? ki ne tudná, hogy földhitelintézeteink a legköltségesebb becslési eljárásokhoz kénytelenek fordulni, hogy megközelítőleg megállapíthassák a kölcsönkérő birtok értékét, hitelképességét.« (Ennek is egyébben fekszik az oka, mint a két okmány némely adatainak eltéréseiben.)

Dobner a hitel- és kataszteri telekkönyv összhangba hozásához szükségesnek tartja azt, hogy »a) az adó- és hiteltelekkönyvi község egy és ugyanaz legyen; b) hogy a kataszteri birtokívek és a hiteltelekkönyvi jegyzőkönyvnek számai ugyanazon sorrendben folyjanak; (helyesebben: hogy a birtokrészek ugyanazon helyrajzi számokkal birjanak); c) hogy a kataszteri birtokíveknek és hiteltelekkönyvi jegyzőkönyvek birtokállási vagyis A) lapjának ugyanezen rovatok szerint ugyanazon tényezőket kell magukban foglalniok, tehát a birtokos nevét, a földrészlet dűlő szerinti fekvését, művelési ágát, osztályát, (?) helyrajzi számát s térfogatát.« Dobner maga hozza fel, hogy a szakférfiak az ő javaslata ellen bizonyára kifogást fognak tenni a birtokállási lapba fölveendő részletek tekintetében; azonban ő

meg van győződve arról, hogy e javaslata mindenk följött gyakorlati szempontból ajánlatos. Tudja, hogy leginkább azt fogják kifogásolni, hogy a hiteltelevkönyvnek birtokállási lapján a földrésztleteknek mivelési ágankinti osztályai is feltüntetessenek. De ő épen ebben lát nagy javitást. Mert ha eddig a községi osztályok ezrei nem igen voltak »áttekinthető keretbe foglalhatók«, ezentúl a járási osztályok mellett, mikor összesen vagy 300 tiszta jövedelmi fokozat lesz, el fog esni. »Ezt, így folytatja Dobner, egy füzetkébe ki lehet nyomatni a füzetkéta földhitelintézetek ügynökei akár zsebükben hordják, és a főbb tételeket könyv nélkül megtanulják. (!) E mellett lehetővé lesz, hogy a hitelező a telekkönyvből megtudja, hogy ennek vagy annak a birtokosnak telekjegyzőkönyvi birtokállási lapján ilyen és olyan mivelési ágbeli ennyiedik és annyiadik osztályú földjei vannak; az ekként megtudott osztályokra csak a járási kataszteri tiszta jövedelmi fokozatok tételeit kell alkalmaznia, hogy megtudja, hogy mily hozadékképességű az a telekkönyvezett birtoktest. Ezen eljárás mellett tehát nem lesz lehetséges, hogy egyes lelkiismeretlen egyének szikes talajú szántóföldjeiket nagy jövedelmességű birtokként tüntessék fel a hitelnyújtó kijátszására és a földhitel megrontására«.

Szörnyű együgyű földhitelintézet vagy magánhitelező az, a kit így föl lehetne ültetni; mert ha egyebet nem, csak a kataszteri telekkönyvet nézi meg, ilyen csúful nem járhat. Arra pedig nincs eset, hogy intézet ilyen kivonat nélkül kölcsönnek csak tárgyalásába is bocsátkoznék. Ha pedig a kataszteri telekkönyvi kivonat — a mely minden esetre a birtok értékére vonatkozó több adatot tartalmaz, mint a mennyi Dobner szerint is a hiteltelevkönybe fölveendő — megkivántatik, akkor kár a hiteltelevkönyv rovatait heterogen elemekkel szaporítani. Tegyük fel azonban, hogy gyakorlati beccsel birna mégis, a hiteltelevkönyvből a birtok kataszteri tiszta jövedelmét is megtudni: ugyan micsoda gyakorlati megoldás az, melyet Dobner ajánl, hogy t. i. a földrészlet minőségi osztálya irassék be? Mire való az a vastag, több százezer számból álló füzet, melyből az illető osztálynak megfelelő tiszta jövedelmi tétel kikeresendő? Mert Dobner nagyot téved, ha azt hiszi, hogy csak 300 tiszta jövedelmi fokozattal lesz az illető földhitelintézeti ügynöknek dolga. 268 beccslési

járásunk van; ezek több mint 500 osztályozási vidékre vannak elosztva; mindegyik osztályozási vidéken rendszerint 6—7 művelési ágra kell tiszta jövedelmi fokozatokat felállítani; mindegyik művelési ágban ad maximum 8 minőségi osztály, illetőleg tiszta jövedelmi tétel létezik. Minek keresse tehát ama füzetben, hogy A. megye járásának Y. osztályozási vidékében a szántóföldek közt az X. osztály mekkora tiszta jövedelemre van számítva, mikor a minőségi osztály helyett az illető rovatba mindjárt a tiszta jövedelmi tételt lehetne bejegyezni? Ebből az egy nagy reformjavaslatból, melyre pedig Dobner súlyt fektet, kiteszik, hogy milyen Dobnernek a gyakorlati érzéke s hogy mennyire tud csak némileg szövevényes kérdésen eligazodni.

Azt hiszem, hogy ezzel eleget tettem első vonalban kitűzött feladatomnak: ismertettem és bíraltam Dobner munkáját; de az általa érintett földadószabályozási kérdések fonalán kiterjeszkedtem egyuttal a most függőben levő kataszteri ügyek egy-némely fontosabb részére is.

FENYVESSY ADOLF.

## VEGYESEK.

---

Ministeri rendeletekkel, számos gyakorlati példával megvilágított egyenes adók kézi könyve. A fennálló egyenes adók és az azok kezelését tárgyazó közigazgatási törvényeknek és szabályoknak gyakorlati helyes alkalmazásával. Községi előjárók, körjegyzők, adózók és általában adóügygyel foglalkozók, az adófelügyelői szakvizsgára és községjegyzői szigorlatra készülnők számára szerkesztette: Drahotuszký Rezső m. k. p. ü. fogalmazó, barsmegyei kir. adófelügyelői helyettes. Budapest 1878.

A magyar állam pénzügyi igazgatása napról napra javul; az egyetemek, akadémiák, meg magok az institutiók, vagy a mint mondani szokták, a gyakorlati élet szakembereket nevel, kik a közigazgatás ezen nagyon fontos ágában működni hivatva vannak. De hogy a pénzügyi igazgatás személyzete szakképzettség tekintetében nem áll ott, a hol állnia kellene, eléggé kitetszik abból, hogy a hivatalnok felelősségét a polgárokkal szemben még most sem merik behozni, s hogy a miniszteriumnak bármely jelentéktelen ügyben a legkisebb részletekig menő utasításokat kell adni alárendelt közegei számára és mégis számos félreértés, értelmetlenség és hiba fordul elő, a miknek csak az az oka, hogy az állam még mindig nem tudott magának modern közigazgatása számára elégséges erőt teremteni. Nincs szándékom bárkit is vádolni, mert tudom, hogy ez a baj államigazgatásunk történetével függ össze. Hiszen nincs állam, a melyben oly rövid idő alatt anynyi szokatlan intézményt hoztak volna be, mint Magyarországon, a hol úgyszólván új életet teremtettek. Ez az oka aztán, hogy ha a világ legjobb hivatalnokait ide hoznák is, a közigazgatás, de leginkább a pénzügyi igazgatás mégis sántikálna, az administráció gépezetének kerekei itt-ott



mégis megakadnának: mert maga a kormányzottak nagy tömege nem szokott bele még az új életbe, s nem tud kezére jární az administraliónak, sőt oly nagy akadályozó erőt fejt ki, hogy a surlódás következtében a legjobb gép is csak lassan mozoghat.

Tehát nevelni kell hivatalnokokat, tanítani a közönséget! Ugy látszik nekünk, hogy ez a teendő. Azért örömmel regisztrálunk minden oly könyvet, mely arra a célra segít. Valóban alig képzelünk hasznosabb munkát, mint a mely a pénzügyi igazgatás ismertetésével foglalkozik. Irodalmunk ez ága nagyon szegény. Az igazat megvallva nincs más említésre méltó e téren, mint a dr. Mariska Vilmos »Magyar pénzügyi törvényisméje«. A pénzügyi igazgatás egész körét felöleli; a pénzügyi jogot rendszeresen tárgyalja, s azt a fontos feladatot nyerte a sorstól, hogy egyedüli ilyenmő olvasmánya a jogot tanuló ifjuságnak s — ha el lehetne képzelni ily esetet a két magyar hazában, — a hazai pénzügyi szervezettel megismerkedni akaró közönségnek is. Kétséggkívül szükséges volna megvizsgálni ezt a könyvet, hogy betölti-e azon fontos szerepet, melyre — kiadván művét — a szerző vállalkozott.

Uttörő munka, s mint ilyen, tekintetbe véve pénzügyi jogunk ingatagságát is, elismerésre méltó: de minden tekintetben nem állja ki a bírálatot. A gyakorlati ember azt mondja, hogy hiányos, nem használható; a nagy közönség, meg az ifjuság nem tud belőle magának a pénzügyi igazgatás szervezetéről tiszta képet szerezni. A legfőbb érdeme azon törekvés, hogy a mult pénzügyi administralióját áthidalja a jelenlegivel. — Egész, nagy és pedig a legnehezebb, és hazánkban legkevésbé ismert körei a pénzügyeknek nagyon felületesen vannak tárgyalva. Igy p. o. a fogyasztási adókról e könyv annyit ad, a mi közel áll a semmihez. A vámügy említve sincs, pedig azért, hogy »közös ügy«, egyszersmind magyar pénzügy is, és alapos tárgyalása már azért is kívánatos, mert közönségünk a vámügyben peregrinus in Izrael. Szintén nagyon hiányos dr. Mariska ur könyve az illetékek ügyében. Ha csakugyan a tanuló ifjuságra számított, akkor azon egész fejezet helyett: »Az illetékszabás legfontosabb tételei« jobb lett volna az illetékügyre való igazgatási és kezelési jogszabályokat érthetőbbé tenni. Nem is említem az államadósság és államhitelügyet, melynek

előadásánál még a rendszeres felfogás is hiányzik, s hiányzanak mindazon érdekes kérdések, melyekkel — hogy röviden szóljak — a pénzügyministerium (ügy emlékszem) második ügyosztálya foglalkozik. Egy irótól, ki az iskola számára ír, elvárná az ember, hogy még abban az esetben is, ha nincs Magyarországon kiképződött pénzügyi jog, adjon az igazgatási körnek teljes rendszerét, felkeresve mintegy az embriójában szunnyadó jogot, nem riadva vissza olykor az analogiától sem, tanítsa és vezesse azokat a kiknek ír, mutassa nekik az irányt, mely felé az államélet halad.

Majd elfeledkeztünk, hogy Drahotuszky ur könyvéről akartunk írni; ez azért történt, mert a dr. Mariska ur könyve sokkal jobban összefügg a magyar pénzügyi igazgatás doctrinája és disciplinájának kérdéseivel — s a mi szemeink előtt ez lebegett — mint az a mű, melynek czime e sorok élére van írva; s valóban: míg dr. Mariska ur könyve mindig számot tesz a pénzügyi jog irodalmában, addig Drahotuszky ur még a lelkiismeretes gyűjtő babérait se számíthat. Mi ez a könyv? Hiányos gyűjteménye azon szabályoknak, melyek az »egyes adók, úgymint: föld-, ház-, kereseti-, tőkekamat- s járadék-, nyilvános számadásra kötelezett egyletek s vállalatok-, bánya-, általános jövedelmi pót-, fegyver-, vasuti s gőzhajózási vállalatok, szállítási adók, és fényüzési adók« érdekében kiadattak. Ez aztán nem egyéb mint utánnyomás; »ollózás«, a mint a sajtóirodák műnyelve elnevezte, és nem is gyűjtés. Miben különbözik a gyűjtő az »ollózótól«? A gyűjtő lelkiismeretesen felkeres minden legkisebb adatot és megbecsüli, megőrzi a tanulékony utókor és a praktikus jelen számára; az ollózó összeírja, a mit jónak lát, és kitöröl némelyeket, hogy a kötet túlvastag ne legyen. Ha Drahotuszky ur a magyar pénzügyi törvények és szabályok egész tömegét egy codexben összegyűjti és kiadja, ha csupán 1848 óta is, a legnagyobb hálára kötelezi le magának a jelen és a jövő századok embereit, kik a magyar pénzügyi jog történetével foglalkoznak: de így...? Még abban az esetben is kétséges, hogy nem felesleges munkát csinált-e; jelen művéről nem habozunk azt állítani.

Szerző csakis az egyes adókat vette fel. Ez ellen senkinek sem lehet kifogása; legalább több ideje és ereje maradt a tárgy-

nak ügyes feldolgozására. De bizony ezt az időt nem használta fel, az erejével pedig nagyon fukarkodott. Lássuk csak, kik vehetik hasznát az ily könyvnek? Először is a hivatalnokok, az igazgatás emberei. Ámde ezeknek nincs arra szükségök, hisz ott vannak a hivatalos gyűjtemények, bővebbek, világosabbak, mint a Drahotuszky ur könyve; s aztán a hivatalnok köteles az eredeti szabályrendeleteket tanulmányozni, ha csak a Drahotuszky ur kényelmére nem akarja bízni, hogy mennyire értsen a pénzügyi igazgatás bonyolult eseteihez. Szüksége lehet másodszor ily könyvre a közönségnek, a tanuló ifjuságnak. A közönség számára a könyv száraz és értelmetlen; a tanuló ifjuság nem veheti hasznát, mert neki világos képre s nem a szabályok kiválogatott halmazára van szüksége; a tanuló ifjuság számára alkalmasabb dr. Mariska fentt említett kézikönyve. Talán azok számára lesz jó ez a könyv, kik »az adófelügyelői szakvizsgára és községjegyzői szigorlatokra készülnek«? Én megengedem, hogy akár hány szigorló könnyebb végét fogva a dolognak, igazat ad Drahotuszky ur feltevésének, de nem habozom kijelenteni, hogy az inkább szolgál az egyén kényelmének, mint a hivatalnok szakképzettségének.

A pénzügyi jog írói a magyar pénzügyi jogból rendesen a legújabb törvényeket s szabályokat szokták összeállítani, s egy pillantásra se méltatják annak történetét, nem még 1868 óta sem. Pedig ennyit a gyakorlati élet is megkíván. Mert vajjon — s épen Magyarországon, a hátralékok hazájában — nem merülnek-e fel minden lépten esetek, melyek eldöntésénél a tíz év előtti jogállapotot kell tekintetbe venni; ha most a tisztviselő Drahotuszky ur könyve, tehát az 1876-iki törvények szerint jár el, bona fide jogtalanságot követ el. — Nem sok jót mondhatok e könyv magyarságáról. Legjobb a könyv nyelve ott, a hol a rendelet szóról szóra van átvéve; pedig vakmerőség volna állítani, hogy a ministeri rendeletek classicus magyarsággal lennének fogalmazva. Ugy látszik, nálunk azt hiszik, hogy a mi egyszer hivatalos, az nem is lehet egyszersmind magyaros. — Száz szónak is egy a vége. Oly könyvünk, mely a magyar közigazgatás, de sőt a magyar pénzügyigazgatás elveit tudományos alapossággal tárgyalná: ma még megírva nincs. Annyival

jellemzőbb tehát, ha a Drahotuszký ur könyvéről azt kell mondanom a római filozofussal: *Lucernam adhibuit in meridie.*

A gazdasági tanintézetek fejlődéséről és jelen állásáról a képviselőház határozata következtében a földmivelés-, ipar- és kereskedelemügyi ministerium vezetésével megbízott vallás- és közoktatásügyi minister Trefort Ágoston a jelen évi költségvetés alkalmával terjedelmes jelentést nyújtott be a képviselőháznak, mely ugyan nagyrészt csak oly adatokat tartalmaz, melyek az egyes állami intézetek külviszonyaira vonatkoznak, de, eltekintve attól, hogy ezekből először lehetett nálunk gazdasági tanügyünket alaposan megismernünk, fontosak azért is, mert némileg fogalmat nyújtanak kormányunk politikájáról, gazdasági életünk ezen sajátos viszonyainknál fogva oly annyira fontos ágáról.

Mennyire elhagyatott volt nálunk a gazdasági tanügy, tanúsítja azon körülmény, hogy a felelős m. kir. ministerium 1867-ben történt alakulásakor csak két gazdasági tanintézet létezett a hazában: a magyar-óvári és a keszthelyi, s ezen kívül alakulóban volt a debreczeni felsőbb gazdasági tanintézet és földmives-iskola. Jelenleg maga az állam a következő tanintézeteket tartja fenn: a magyar-óvári gazdasági akademiát, a keszthelyi, debreczeni, kolozs-monostori és kassai gazdasági tanintézeteket; a debreczeni és lipótvárosi földmives-iskolákat s végül az érdszéki s tarcsai vinczellér-képezdét. Ezenkívül — az állam segélyezése mellett — magánosok, testületek által fenntartva a következő intézetek léteznek: magán földmives-iskola Nagy-Szent-Miklóson, Torontál megyében, melyet a Nádkó grófi család és a szomszéd községek alapítványai tartanak fenn; a besztercei, brassói és medgyesi földmives-iskolák a Királyföldön, melyeket az erdélyi szász nemzeti egyetem és a szász törvényhatóságok állítottak fel; végre a budai vinczellér-képezde, melynek létrehozása s fenntartása az országos magyar gazdasági egyesület érdeme.

Az állami intézetek nevéből is látható, hogy a gazdasági oktatás nálunk a közoktatásügy ismert hármas fokozatához képest van berendezve. Ezen átalakítás (mert a régibb inté-

zetekben alig volt fokozat) 1874-ben történt az országgyűlés kezdeményezésére. A felsőbb fokú szakoktatást csak egyetlen intézet képviseli nálunk: a magyar-óvári akadémia, melybe a növendékek felvétele érettségi vizsga alapján, vagy ennek hiányában egy más gazdasági tanintézetben nyert végbizonyítvány mellett lehetséges. Az intézet célja nagybirtokosok és gazdasági főtisztek gyakorlati kiképzésén kívül, a többi gazdasági intézetek számára tanárokat is nevelni. Ezenkívül az akadémia gazdasági ügyekben mintegy hivatalos közegként szerepel, véleményeket ad, kutatásokat és elemzéseket eszközöl stb. A középfokot képviselik az ugynevezett gazdasági tanintézetek, hova a növendékek a 6-ik középiskolai osztály bevégezése után léphetnek be; 3 éven át elméleti és gyakorlati oktatásban részesülnek, hogy az intézetet mint értelmes kisbirtokosok és gazdasági tisztek hagyassák el. A legelső, majdnem népoktatási intézeteinknek megfelelő csoportot képviselik a földmivesiskolák, melyekben, mint maga a név is mutatja, inkább az östermelők feladatára van tekintet és ennél fogva a gyakorlati képzés előtérbe lép az elméleti oktatás mellett.

A dolog természeténél fogva azt kellene hinnünk, hogy a földmivesiskolák, melyekre egy par excellence agrikulturállamban oly kiváló szükség van, legnagyobb számmal léteznek hazánkban és egyuttal a leglátogatottabbak is. Egészen ellenkező a viszony. Magában a magyar-óvári gazdasági akadémiában a múlt tanévben 203 növendék volt, míg a négy gazdasági tanintézetben csak 269 és a két állami földmivesiskolában csak 66. Igaz, hogy a tanítóképző intézetekben és más iskolákban tartanak gazdasági előadásokat, és ezek oly élénken vannak látogatva, hogy a ministeri jelentés a gazdasági előadásokon résztvevő egyének számát 1267-ben állapította meg: de tagadhatlan, hogy a valódi földmives osztály e számban nem foglaltatik, és aligha tehetjük sokkal többre a gazdasági oktatásban résztvevő ugynevezett paraszt gazdák számát, mint a mennyi a földmivesiskolák növendéke gyanánt fel van jegyezve. S e baj miatt nem nyugtathat meg bennünket azon körülmény, hogy a népiskolákkal kapcsolatban némi gazdasági ismeret is nyújtatik, és fagskolák állíttatnak fel, hogy továbbá a felső népiskolák egy része fösúlyt fektet a gazdasági iskolákra:

mert hiszen ezek csak a gyermekekre hatnak, s tényleg inkább csak papíron léteznek.

Ezen szomorú és sok tekintetben veszélyes állapotot már több, hazánk gazdasági tanügyével részletesen foglalkozó szakférfiu észrevette, mint Molnár Aladár,\*) Sporzon Pál,\*\*) Máday Izidor, Kodolányi Antal, Lukácsy Sándor, Bereczky Máté stb.; azonban a gyakori felszólalásoknak éppen semmi eredménye nincs, sőt a kormány politikája kivívta azt, hogy Keszthelyen egy évekig fennállott földmívelési iskola beszüntetessék ugyanakkor, midőn Kassán (mely helynek választását most a minster is szerencsétlennek tartja) korteskedésből középfoku gazdasági tanintézetet állítottak fel. Egykor politikai vezérférfaik közül néhányan a szó szoros értelmében ellenezték ennek fejlődését, minek példájául felhozhatjuk, hogy az Eötvös által Schweizban államköltségen kiképzett 25, gazdasági pályára lépő ifju közül egy sem nyert ily intézetekben alkalmazást . . . de ne bántuk a régi sebeket, s csak említsük fel, hogy miután az 1870-ki népszámlálás szerint hazánkban föld-, erdőmiveléssel foglalkozó 4.038,099 egyén között 46,317 haszonbérlo, 14,860 gazdatiszt, 1.331,559 éves szolga, 1.314,292 napszámos és 1.631,961 birtokos van: a gazdasági tanügy terén tett intézkedések elenyésző csekélynek tűnnek fel s kétségtelennek fog látszani minden értelmes egyén előtt, hogy e bajon csak oly módon lehetne segíteni, ha a földműves iskolák a helyi kormányzatra bízván, legalább minden törvényhatóság területén egy ily intézet állíttatnék fel.

Nem akarjuk különben kétségbe vonni, hogy legalább a felsőbb gazdasági oktatás terén sok haladás történt. A jelentés adataiból közölhetünk néhányat erre vonatkozólag. 1867-ben a gazdasági növendékek száma 247 volt, ma az állami intézetekben is 576; 1867-ben volt 23 tanár, ma van 72, a tanszerek s taneszközök értéke volt tiz évvel ezelőtt 47,155 frt, ma 131,229 frt, a kormány ezen idő óta mintegy 35 tankönyv s szakmű megjelenését segítette elő s a magánüzlet is virágzik e téren, ma csupán a gazdaságok állat- és eszköz-leltárában 137,609 forint-

---

\*) Gazdasági népoktatás a hazában és külföldön szerzett tapasztalatok szerint. Irta Molnár Aladár. Pest, Athenaeum 1871.

\*\*) Emlékirat a hazai gazdasági tanügy tárgyában. Irta Sporzon Pál, gazd. tan. igazgató. Keszthely 1874.

nyi jelentékeny összeg fekszik, míg 10 év előtt alig 25 ezer forint; Magyaróvárott, mely lassanként magyar intézet lesz (habár a jelentés itt nagyon szép is), oly ügyes belterjes gazdaság üzemlik, hogy a holdankénti brutto jövedelem ezen évben 79 frtra is felment s ugyanitt vegytani, gépkísérleti s megvizsgáló állomások hoztattak létre; végre míg 1867-ben az állam 29 ezer forintot adott ki gazdasági tanügyi czélokra, ma csak a rendes kiadás 235 ezer forint s 10 év alatt a másfél milliót is meghaladja stb. Ezek mind tények s némi tekintetben örvendetes tények. De habár elismerjük is azok jelentőségét, ismételve kell reá mutatnunk, hogy a gyümölcstenyésztés, kertipar, erdőgazdaság egészen mellőzve van, hogy a gazdálkodó nép zömének kiképeztetéséről alig gondoskodunk valamit stb., s hogy míg e bajok léteznek, a gazdasági tanügyet hazánkban virágzóznak nem mondhatjuk.

---

**Talajjavítási járadék - bankok** (Landes-Cultur-Renten-Bank) **Poroszországban.** Poroszország a talajjavítások könnyebbítése céljából járadék-bankok felállítására törvényt hozott, melyet a tárgy rendkívüli fontosságára való tekintettel következőkben egész terjedelmében közlünk:

A Landes-Cultur-Renten-bankok felállítására vonatkozó törvény 1879. év május 13.

Mi Vilmos, Isten kegyelméből Poroszország királya sat. birodalmunk országgyűlése mindkét házának hozzájárulásával birodalmunk egész területére rendeljük, a mint következik:

1. §. A következő czélokra:

1. A földmivelés előmozdítására, különösen vizmentesítési (Drainirungs-) és öntözési berendezésekre, utak építésére és szabályozására, erdőművelési czélokra, termővétételekre, új mezőgazdaságok berendezésére;

2. partvédművek építésére;

3. tavak és hozzá tartozó biztosítási és jobbitási művek építésére, nagyobbitására és fentartására;

4. vizárkok és gyűjtőmedenczék építésére, használására és fentartására, viziutak (fausztatók) és más hajózási telepítvények helyreállítására és javítására Landes-Cultur-Rentenbankok állíthatók fel.

2. §. A Landes-Cultur-Rentenbankok tartományi (községi) kötelékeknek felügyelete alatt állnak; szervezésük és igazgatásuk alapszabályok által szabályoztatik.

3. §. A felállítás a tartományi (községi) gyűlés határozata folytán történik az illető kötelék járása számára.

A Landes-Cultur-Rentenbankok tevékenysége az 1. §-ban megjelölt célok egyikére vagy többjére szorítható.

4. §. A Landes-Cultur-Rentenbank kölcsönöket ad készpénzben vagy általa kiállítandó névértékű adóssági kötvényekben.

Az adóssági kötvények a tulajdonos nevére szólnak és »Landes-Cultur-Rentenbriefe« néven neveztetnek.

A kibocsájtott Landes-Cultur-Rentenbriefe-k névértékének nem szabad az engedélyezett kölcsön összegét túlhaladni.

Ha a kölcsön készpénzben adatik, akkor a banknak jogában áll az engedélyezett kölcsön erejéig Landes-Cultur-Rentenbriefe-ket kibocsájtani.

Az e mellett elért árfolyamnyereség a tartalékalapba folyik. (47. §.)

Landes-Cultur-Rentenbriefe-k csakis azon kamatlábra állíthatók ki, melyre a kölcsöntvevő a Landes-Cultur-Rentenbankkal szemben kötelezve van.

5. §. A kölcsönök a Landes-Cultur-Rentenbank részéről, a mennyiben a következő szabály nem lép hatályba, nem mondhatók fel.

A Landes-Cultur-Rentenbank jogában áll a kölcsönt, illetőleg annak nem törlesztett maradékát hat hónapi időközzel felmondani:

1. ha az adós alapszabály- és szerződés szerű kötelezettségeinek az igazgatóság részéről történt felszólítás után eleget nem tesz;

2. ha az elzálogosított földbirtok vagy annak egy része végrehajtás útján zár, kezelés vagy árverezés alá kerül, vagy ilyennemű eljárás ellene csak megindított, valamint, ha a nyújtott jelzálog jogérvényessége vagy minősítvénye megtámadtatik;

3. ha az adós csőd alá kerül;

4. ha az új birtokos az igazgatóság abbeli kívánságának,



hogy a kölcsöntvevő személyes kötelezettségeibe lépjen, meg nem felel.

A kölcsön legföljebb négy és fél százalékkal kamatoztatik és törlesztése évenként legalább fél százalékkal eszközöltetik.

A névérték szerint megállapított kamatok a kölcsön előrehaladó törlesztése daczára teljes összegben fizetendők. A kamatozásra nem szükséges összeg a kölcsön törlesztésére szolgál.

Nem szükséges, hogy a kölcsönök minden nemére nézve egy és ugyanazon törlesztési arány irassék elő.

Kamatok és törlesztési részletek képezik az adós által fizetendő Landes-Cultur-Rentét.

6. §. A kölcsönért, a Landes-Cultur-Rente-ért és ennek esetleges pótlékaiért (34. §.) mező- vagy erdőgazdaságilag használható telkek által jelzálogilag vagy telekadósságképen biztosíték nyújtandó.

A biztosíték meglevőnek tekintendő, ha a kölcsön az utolsó telekadó-kivetés (Grundsteuer-Einschätzung) alkalmával kipuhatolt katasztralis tiszta jövedelem huszonötödszörös összegén, vagy az ingatlanoknak a Landes-Cultur-Rentenbank lovag-sági (ritterschaftliche), vidéki (landschaftliche), vagy különös illetékei alapján kipuhatolandó értéke első felén belül esik.

7. §. Ha az ingatlanok értéke a Landes-Cultur-Rentenbank különös illetékei alapján puhatoltatik ki és a kölcsön egy oly vállalat kivételére lenne engedélyezendő, mely ezen ingatlanok, vagy ezek egy részének talaja művelését előmozdítani van hivatva (1. sz. 1. §.), akkor az ingatlanoknak ezen vállalat által bebizonyíthatólag elérendő több értéke is tekintetbe vehető.

Ezen többértéknek az ingatlanok időszerinti állapotjában való értékétől elkülönítve kell kipuhatoltatni.

A biztosíték meglevőnek tekintendő, ha a kölcsön az ingatlanok kipuhatolt összértékének első felén, beleértve a jobbitások által elérendő többértéket is, vagy azon érték első három negyedrészen belül esik, mely az intézet becslései alapján az ingatlanok ez időszerinti állapotjára vonatkozólag lett kipuhatolva.

A kölcsön azon összege, mely nem esik az ingatlanok kipuhatolt összértékének első felén belül, ide értve azoknak a jobbitások által elérendő többértékét is, vagy a katasztralis tiszta

jövedelem huszonötödszörös összegén belül, csakis a vállalat tervszerű kivitele után fizethető ki.

8. §. A kölcsöntvevőnek a vállalat befejezése után a vállalatra fordított költségek magasságáig egy további kölcsön engedélyeztethetik, ha a már engedélyezett kölcsön által a befektetések költség-kiadása nem fődőztetik.

Ez esetben az ingatlanoknak a jobbitások által elért többértéke egy új intézeti becslés alapján puhatoltathatik ki.

A biztosíték az újonnan kipuhatolt becsérték első felén belül, meglevőnek tekintendő.

9. §. A 7. és 8. §§. eseteiben a Landeskultur-Rentenbank érdekében a jobbitási befektetések jókarban tartására nézve megkivántató ellenőrzési szabályok, a Landeskultur-Rentenbank által kivetendő különös illetekekre vonatkozó alapelvek, a jobbitások által elérendő (7. §. 2. bekezd.), illetőleg elért (8. §.) többérték tekintetbe vétele, valamint az iránti szabályok, hogy a vállalat befejezése mikép állapítandó meg, az alapszabályokban foglalvák. (52. §.)

10. §. Kölcsönökre nézve, melyek öntözési telepítvények kivitelére lesznek engedélyezendők, a mennyiben ezt az alapszabályok meghatározzák, a 11—31. §§-ban foglalt különös szabályok jöhetnek alkalmazásba.

11. §. Ha a szándékolt öntözési telepítvény a telek állandó javulását eszközölni képes, akkor a kölcsönt keresőnek, fenntartva az ezen törvény által a következőkben megállapított korlátolásokat, jogában áll igényt tartani arra, hogy a telepítvény létesítése után egy, meghatározott időre átveendő, a telekre átvezetendő járadéknak (Landeskultur-Rente) és az esetleges pótlékoknak (34. §.) az elsőbbségi jog a teleken fekvő minden más magánjogi czimek alatt levő terhek előtt biztosittassék.

12. §. A kölcsön a feljegyzendő járadék fizetése által törlesztetik.

A járadéknak legalább is évenként esedékesnek kell lenni.

Ez olyként határozandó meg, hogy az egész kölcsönösszeg folytonos kamatozása mellett a kölcsön törlesztésére évenként még legalább négy százalék jusson.

Az alapszabályok által meghatározathatik, hogy az első

évben fizetendő járadék a kamatozásra megkívántató összeget túl ne haladja.

A kölcsön előre haladó törlesztésének mérve szerint annak kamatozására nélkülözhetővé váló járadékrészek a kölcsön törlesztésére szolgálnak.

13. §. Az elsőbbségi jog csak annyiban engedélyezhető, a mennyiben a járadék által törlesztendő kölcsöntőke az öntözési telepítvényre megkívántató költségek összegét túl nem haladja.

Az elsőbbségi jog a telek olyan részeire nézve, melyek különösen terhelve vannak, csak annyiban engedélyezhető, a mennyiben azok a javítás által közvetlen érintetnek.

14. §. A kölcsöntkereső tartozik egy, a telek- vagy jelzalogkönyvbe bevezetendő előjegyzés által a járadéknak az elsőbbségi jogot minden más későbbi bevezetések vagy törvényes jelzalogok előtt biztosítani és azután az elsőbbségi jog engedélyezését az illetékes »Auseinandersetzungs« hatóságnál javaslatba hozni és pedig ezzel bemutatni tartozik:

1. a szándékolt öntözési befektetés egy teljes tervét és költségvetését, melyben azon idő is, mely alatt a befektetés helyreállíttatni szándékoltatik, ki van mondva;

2. a telekkönyv-lap, vagy telek-czikk hiteles másolatát, vagy a minden még érvényes, bevezetett jelzalogot magában foglaló jelzalog-könyvi kivonatot.

Az előterjesztésekből az ezen §. kezdetén említett bevezetésnek kell eredményeztetni.

15. §. Az illetékes »Auseinandersetzungs« hatóság a kellően beterjesztett javaslatra az ezen célra a tartomány vagy annak egyes járásaira nézve a tartományi (községi) köteléken belül összeállítandó bizottságok egyikét véleményadásra szolítja fel az iránt:

valjon a szándékolt befektetés tervszerű helyreállítása a telek állandó javulását eszközölni képes-e; s ha igen, mely áron és mennyiben felel meg a költségvetési előirányzat.

Egyszerű és világos esetekben azonban az illetékes »Auseinandersetzungs« hatóság fel van jogosítva belátása szerint magának ezen információkat más megfelelő módon is megszerezni.

16. §. A 15. §-ban megjelölt bizottságok két-két, a tarto-

mányi (községi) kötelékben telepedett földbirtokosból, kik a tartományi (községi) választmány által meghatározott időre választatnak és egy az illetékes hatóság által kirendelendő hites szakértőből állanak.

A bizottság jogai az alapszabályok által egy olyan, a járásban fennálló vidéki vagy lovagsági hitelintézetre is átruházhatók, melynek záloglevelei alapszabályszerűleg egy közvetlen vagy közvetve államszolgálatban álló, jegyző vagy bírói, vagy a magasabb közigazgatási szolgálatban való alkalmazásra képesített hivatalnok közreműködése mellett bocsájtatnak ki. Ezen átruházás azon telkekre szorítható, melyekre az illető vidéki hitelintézetek már kölcsönt engedélyeztek.

17. §. Ha az illetékes hatóság bebizonyítottanak tekinti azt, hogy a szándékolt öntözési telepítvény a telket legalább is a szükségelt költségek magasságáig állandóan javítani képes, akkor az közhirrététel útján az érdek-jogosultakat felhívja arra, hogy netáni ellenvetéseiket a kért elsőbbségi jog megadása ellen hat hét letelte előtt nála bejelentsék.

18. §. A felhívásban :

1. a kölcsöntkereső által átveendő járadék összege és időtartama, valamint a telek, mely biztosítékul lesz szolgálendő, megjelölendő ;

2. kiteendő, hogy az öntözési telepre vonatkozó terv és költségvetés, valamint a bizottság által a fölött beterjesztett vélemény (15. §.), illetőleg a más részről szerzett véleményes információ (15. §. 2. bekezd. és 16. §. 2. bekezd.) egy bizonyos megjelölendő helyen a határidő lejártáig megtekinthetők ;

3. kinyilatkoztatandó, hogy a határidő lejártával az ügy állásának megfelelőleg az elsőbbségi jog engedélyezése iránt határozat fog hozatni és oly tiltakozás, mely a határozathozatal után érkezik be, tekintetbe nem vétetni.

19. §. A felhívás közzététele a hivatalos lap közértesítőjében és azon lapban egyszeri közlés által eszközöltetik, mely azon bíróság székhelyén, melynek járásában a telek fekszik, a hivatalos közlemények közzétételére van hivatva (a német polgári perrendtartás 187. §-a).

A 17. §-ban meghatározott hat heti időtartam azon nappal

kezdődik, melyen egyik vagy másik megjelölt lapban a beiktatás utolsószer történt.

20. §. A felhívás a betérjesztett telekkönyvlap vagy cikkben, illetőleg a betérjesztett jelzálog-kivonatban megnevezett érdek-jogosultaknak a 19. §-ban meghatározott idő első két hete alatt posta útján ezen megjelöléssel »ajánlva« másolatban megküldendő.

21. §. Egy érdekjogosult által a meghatározott időben benyújtott tiltakozás következtében a tiltakozó és minden más előző érdekjogosultak igénye előtt az elsőbbségi jog engedélyezése ki van zárva.

A tiltakozás akkor tekintendő idejekorán benyújtottnak, ha az az illetékes hatóság határozathozatala előtt terjesztetett be.

22. §. A határidő lejártával az illetékes hatóság határozatot hoz az iránt, hogy minő elsőbbségi jog engedélyezendő a járadéknak a szándékolt öntözési telepítvény czélszerű helyreállítása esetén.

A határozat indokolandó. A határozat meg nem támadható. Az illetékes hatóságnak jogában áll a határozathozatal előtt esetleg támasztott tiltakozás elhárítása czéljából a tiltakozóval bizottsági tárgyalásokba bocsájtkozni, mi a javaslat betérjesztőjének tudtul adandó.

23. §. Az illetékes hatóság határozata alapján a Landes-Cultur-Rentenbank a kölcsöntkeresőt biztosíthatja, hogy a kért kölcsön a megkivántató biztosíték nyújtása után kiadatni fog.

24. §. A biztosíték a járadék és a netáni pótlékoknak a telekvagy jelzálogkönyvbe való bejegyzése által nyújtandó.

A járadék biztosítéka ép úgy szabandó ki (6—8. §§.), mint ha a járadék helyett a kölcsöntőke lenne bejegyzendő.

25. §. A járadék elsőbbségi jogának bejegyzése a telekvagy jelzálogkönyvbe az illetékes hatóság határozata (22. §.) és annak az iránti bizonyítványa alapján, hogy az öntözési telepítvény czélszerűen állíttatott helyre, történik.

Az illetékes hatóság kötelessége a bizonyítvány kiállítása előtt a megkivántató véleményes információt oly módon megszerezni, mint ez a 15. §-ban meg van határozva.

Az illetékes hatóságnak a helyreállítás czélszerűsége iránti határozata nem támadható meg.

26. §. Ha az illetékes hatóság a 25. §. szabályai szerint bizonyítja, hogy a tervszerű befektetés egy része czélszerűen állított helyre és ez által állandó talaj-javulás állott be, akkor az elsőbbségi jog bejegyzése a járadék egy megfelelő s az illetékes hatóság által meghatározandó részére nézve bekövetkezhetik.

27. §. A járadék elsőbbségi jogának bejegyzése a meglevő érdekjogokra nézve kiállított okmányok előterjesztése nélkül történik.

A telek a kölcsönért a bejegyzett járadék összegén felül nem kezeskedik. A telek kényszer útján elárverezése esetén, ez a járadék átvételének föltétele alatt, a mennyiben az előző érdekjogosultak jogai ezt nem akadályozzák, kiáltandó ki. A járadék tökefizetések általi törlesztését a vételárból eredő pénzekből a Landes-Cultur-Rentenbank nem követelheti.

28. §. A járadékkal terhelt telek tulajdonosa kötelezve van a helyreállított öntözési telepítvényt a járadékkötelezettség időtartamára jó karban tartani. A Landes-Cultur-Rentenbank kötelezve van ezen kötelezettség teljesítése fölött őrködni és szükség esetén az illetőt annak teljesítésére kényszeríteni.

A Landes-Cultur-Rentenbank vagy egy a határozathozatal által (22. §.) hátrább tett érdekjogosult javaslatára az illetékes hatóság kötelezve van az esetleg megkivántató helyreállításokat a kötelezett költségén eszközölni.

29. §. Az illetékes hatóság eljárásánál felmerülő költségek az e tekintetben érvényes szabályok szerint számítandók fel.

30. §. A járadékköteles telkek szétdarabolása esetén a járadékra nézve az állami adók kivetésére vonatkozó törvényes szabályok jönnek alkalmazásba; ily esetben azonban azon járadékösszegek, melyek a járadék elosztása után évenként egy márkánál kevesebbet tennének, tökefizetés útján azonnal megváltandók. (36. §.)

Az egyes részletdarabokra eső járadékok olyként kerekítendőek ki, hogy összegük fillérekben kifejezve, tíz által osztható legyen.

31. §. A járadékkötelezettség törlése a telek- vagy jelzálogkönyvben a Landes-Cultur-Rentenbank javaslatára történik.

Ez azonnal teendő, mihelyt a járadék törlesztve van.

32. §. Ha egy kölcsön öntözési telepítvények helyreállítására valamely bérlet- vagy hitbizományi jószágon lenne engedélyezendő, úgy a bérbeadók vagy hitbizományosok és ezek rokonait illetőleg a 10—16, 22—31. §§. jönnek megfelelőleg olyként alkalmazásba, hogy a járadék bejegyzése a birtokra a nevezett személyek beleegyezése nélkül engedélyezendő.

A nevezett személyeknek tiltakozási joguk nincs.

33. §. A biztosítéknak jelzálog vagy telekadósság általi nyújtása (6. §.) elengedhető, ha a kölcsön engedélyeztetik:

1. városok vagy falusi községeknek;

2. a) nyilvános szövetkezeteknek, az 1879. év április 1-én kelt s vízi szövetkezetek alakítására vonatkozó törvény értelmében;

b) tőszövetkezeteknek, melyek testületi jogokkal vannak felruházva és melyek szervezése uralkodóilag megerősített alapszabályok által van szabályozva;

c) szövetkezeteknek, melyek az 1875. év július 6-án kelt, véderdők és erdőszövetkezetekre vonatkozó törvény (törvénygyűjt. 416. old.) értelmében alakultak.

34. §. A Landeskultur-Rentenbank igazgatási költségeihez való hozzájárulások, csakis mint a Landeskultur-Rentéhez tartozó pótlékok (5. §.) szedhetők be és a kölcsönnek legföljebb öt százalékát tehetik évenként.

35. §. A Landeskultur-Renték, valamint azon kivetések, melyek a jobbitási befektetések jókarban tartására (9. és 28. §§.) az alapszabályok értelmében elrendeltetnek, közigazgatási uton szedhetők, illetőleg hajthatók be.

36. §. Az adósnak mindenkor szabadságában áll a kölcsönt egészen vagy részben a Landeskultur-Rentenbanknak készpénzben vagy Landeskultur-Rentenbriefekben s névérték szerint visszafizetni.

Ez esetben a Landeskultur-Renték bezárólag az egyéb alapszabályszerű járulékokkal az egész folyó félévre fizetendők meg. Ötszáz márkán aluli részletes visszafizetéseknek nincs helye.

37. §. A Landeskultur-Rentenbriefek a Landeskultur-Rentenbank által az A alatt mellékelte táblázat szerint öt-, két-

és egyezer, öt- és kétszáz darabokban folyó számok alatt bocsájtatnak ki és évenként legföljebb négy és fél százalékkal félévi időközökben kamatoztatnak.

A Landeskultur-Rentenbriefek tulajdonosai felmondási joggal nem bírnak.

38. §. Minden egyes Landeskultur-Rentenbrieffel egyidejűleg a *B* alatt mellékelte táblázat szerint tíz évre szóló kamatjegyek, melyek a *C* alatt mellékelte táblázat szerinti szelvényekkel vannak ellátva, adatnak ki.

Ezen tíz év lefolyása után a Landeskultur-Rentenbriefekhez új, szelvényekkel ellátott kamatjegyek állítatnak ki a legközelebbi megelőző sorozattal kibocsájtott szelvényiv tulajdonosa számára, az utóbbinak visszaszolgáltatása mellett, a mennyiben az illető Landeskultur-Rentenbrief tulajdonosa a kamatjegyek kibocsájtásával megbízott helyen ez ellen nem tiltakozik; ezen esetben az új kamatjegysorozat a szelvényivvel együtt a Landeskultur-Rentenbrief előmutatójának szolgáltatnak ki.

39. §. Az esedékes kamatjegyek összege a kamatjegyek beszolgáltatása mellett a Landeskultur-Rentenbank által készpénzben fizettetik ki.

40. §. A kamatjegyek negyven év alatt évülnek el.

Az elévülés a lejáratú határidőre következő december utolsó napjával kezdődik.

41. §. A Landeskultur-Rentenbank kötelezve van, félévenként annyi Landeskultur-Rentenbrief-et kisorsolni, vagy a megsemmisítés céljából visszavenni, a mennyi a névérték szerint azon pénzüsszegekkel kifizethető, melyeknek azon félév végeig, melyben a kisorsolás történik, a törlesztési alapba a járadék- vagy készpénzbeli tőkefizetésekből befolyni kell.

A kisorsolt Landeskultur-Rentenbriefek száma, valamint a visszafizetés ideje és helye köztudomásra hozandók.

42. §. A kisorsolt Landeskultur-Rentenbriefek tulajdonosainak azok névértéke készpénzben fizettetik ki.

A Landeskultur-Rentenbriefek kifizetésére meghatározott időhatártól kezdve azok további kamatoztatása megszűnik.

43. §. A kisorsolt Landeskultur-Rentenbriefek tíz év alatt évülnek el.



Az elévülési határidő azon év deczember utolsó napjával kezdődik, melybe a kifizetési határidő esik.

44. §. Ha egy Landeskultur-Rentenbrief többé már nem kamatozó (42. §.), akkor annak még künn levő kamatjegyei lejártuk idejével a Landeskultur-Rentenbank által kifizettetnek ugyan, de a Landeskultur-Rentenbrief tulajdonosának, midőn azt a tőke fölvétele céljából bemutatja, a hiányzó kamatjegyek összegének levonásába bele kell egyeznie.

45. §. A kisorsolt és a megsemmisítés céljából visszavett, valamint a 36. §. értelmében fizetésképp adott Landeskultur-Rentenbriefek a Landeskultur-Rentenbank igazgatóságának vezetése alatt a tartományi (községi) gyűlés két képviselőjének és egy közjegyző jelenlétében tűz által megsemmisítettnek.

A Landeskultur-Rentenbriefek megsemmisítéséről a közjegyző által fölveendő jegyzőkönyv köztudomásra hozatik.

46. §. Elveszett vagy megsemmisített Landeskultur-Rentenbriefek körözés után érvényteleneknek nyilváníthatók.

A körözés csak akkor történhetik, ha a hihetővé vált elvesztés ideje óta kiadott kamatjegyek sorozatából az első kamatjegy, vagy ezen időtől kezdve, kamatjegyek négy évre nézve esedékessé váltak.

Elvesztett vagy megsemmisített szelvényivek és kamatjegyekre vonatkozólag a körözési eljárásnak nincs helye.

Annak, ki a kamatjegyek birtokát és azok elvesztét az elévülési határidő lejártá előtt (40. §.) a Landeskultur-Rentenbank igazgatósága előtt hihetővé teszi, azon határidő lejártá után az addig még elő nem került kamatjegyek összege kifizettethetik.

47. §. Azon összegekből, melyeket a Landeskultur-Rentenbank pénztári készletei kamatozó felhasználása, árfolyamnyereség vagy kamatjegyek és kisorsolt Landeskultur-Rentenbriefek elévülése által nyer, egy tartalékalap képeztetik.

A tartalékalap kamatai ezen alapba visszafolynak.

A tartalékalap a kiadott kölcsönök összegének öt százaléknyi magasságára emelendő és felhasználások esetén ezen magasságig kiegészítendő.

A tartalékalap a járadékoknál bekövetkező esetleges veszteségek fedezésére használandó fel. Ha a tartalékalap e

czélra nem lenne elégséges, akkor a hiányzó összeg a tartományi (községi) kötelék által pótolandó. A tartalékalapnak a kiadott kölcsönök öt százaléka fölötti feleslege, valamint a Landeskultur-Rentenbank feloszlása és a kiadott Landeskultur-Rentenbriefek teljes törlése után a tartalékalapban megmaradó készletek a tartományi (községi) kötelékek tulajdonába mennek át.

48. §. A mint a tartalékalap a 47. §. 3. bekezdésében megjelölt magasságot elérte, ennek kamatai az alapszabályok részletes intézkedései értelmében a Landeskultur-Rentenbank igazgatási költségeinek fedezésére a pótlékok teljes vagy részletes mellőzésével (34. §.) használandók fel.

49. §. A Landeskultur-Rentenbankoknak hasonló módon, mint a kincstárnak, bélyegmentesség van engedményezve.

A 6., 14., 24. és 27. §§-ban biztosítékok bejegyzése a telek- vagy jelzálog-könyvekbe illetékmentesen eszközöltetik.

50. §. A Landeskultur-Rentenbank igazgatósága kötelezve van, évenként egyszer az intézet vagyoni állapotáról jelentést közzé tenni.

51. §. A Landeskultur-Rentenbank a tartományi (községi) gyűlés határozata alapján uralkodói helybenhagyással felosztható és e célra határidő jelölthetik meg, melynek lejártával a Landeskultur-Rentenbank által kölcsönök többé nem engedélyezhetők.

52. §. Az alapszabályok (2. §.) magukban foglalják:

1. a Landeskultur-Rentenbankok céljait (1. és 3. §.);
2. az igazgatóság megválasztásának s összeállításának módját, valamint jogainak megjelölését;
3. a kölcsönkérvények benyújtására és okadatolási módjára, valamint az azok elintézésére vonatkozó szabályokat;
4. a 7., 8., 9. §§. és 24. §. 2. bekezdése értelmében meghatározandó alapelveket az illetékre, a jobbitandó telek értékelésére, valamint a jobbitási befektetések tervszerű helyreállításának kimutatására és azok jókarban tartására vonatkozó alapelveket;
5. a kölcsönök kamatozása és törlesztése, továbbá az igazgatási költségek fejében meghatározott összegek (5., 34. és 48. §§.), valamint a kölcsönkérvények átvizsgálásából és az intézeti

illetékek beszédéből (6., 7. és 8. §§.) eredő költségek fedezése iránti szabályokat;

6. a Landeskultur-Rentenbriefek kiadása, a Landeskultur-Rente fizetése, valamint a kamatok felvétele iránti határidőket (37. §.);

7. A törlesztési tervet (5. és 12. §.), a kölcsönök visszafizetésének módját (36. §.), a Landeskultur-Rentenbriefek kisorsolásának, a kisorsoltak kifizetésének időhatárait és a tartalék-alap kamatozó terhelésére vonatkozó szabályokat (41., 42. és 47. §§.);

8. az öntözési, alagsövezési bizottság (15. §.) képzésére és eljárására vonatkozó szabályokat, valamint az ezen bizottság jogainak vidéki vagy lovagsági hitelintézetekre való átruházásánál szem előtt tartandó módozatokat (16. §. 2. bekezdése);

9. azt, hogy mily alakban és mely lapokban teendők közzé a Landeskultur-Rentenbank hirdetményei (44., 45. és 50. §§.)

53. §. Az alapszabályok a tartományi (községi) országgyűlés határozatainak vannak alávetve és az uralkodó által is helybenhagyandók.

---

**Bevezetés a gazdaságtörténetbe.** Irta Dr. Weisz Béla, Budapest, Ráth Mór. 1878. Aligha van valami kíváncsabb, mint felismerése a tudományos vizsgálódás szabályainak, s megállapítása azon módszereknek, melyeket a vizsgálódás valamely irányában követni kell. Voltaképen a vizsgálódás törvényeit szolgáltatni a logikának a feladata. S vajjon megoldotta ezen feladatát a logika? Abban az értelemben, a mint itt kívánjuk, — nem; sőt talán nincs igazság nélkül a fennt irt értekezőnek azon állítása, hogy a logikusok többet ártottak a gazdaság tudományának, mint a mennyit használtak. Annyit mindenesetre lehet constatalni, hogy a logika nagyon mostohán bánt el az egyes tudomány-ágakkal, és ez ideig számukra módszertani elveket, vizsgálódási törvényeket nem szolgáltatott. A logika még mainapság is általánosságokkal foglalkozik, az elvonatkozott és semmi különös tudományos irányba nem haladó gondolkodás törvényeit tanítja; s úgy látszik megelégedett eddig azzal, hogy a rhetornak szolgált cinozurául. Szerencsére néhány tul-

hajtott spekuláció eszébe juttatta a gondolkodóknak, hogy a tudományos vizsgálódást nem szabad az egyén jóhiszeműségére hagyni. S így kezdték aztán az egyes szaktudományok művelői összegyűjteni azon módszertani elveket, melyek nem csupán a rendszeres és ellenmondás nélküli gondolkodásra oktatnak, mint a logika, hanem tudományos igazságok kifürkészésére segítenek. Nem titok, hogy e fáradozásoknak nagyobb a jövője, mint az eddig elért siker; a helyes vizsgálódás eredménye még ma is — úgy látszik — egyes kiváló férfiak geniejéhez inkább, mint ismeretes methodologiai törvényekhez van kötve.

A törekvés, hogy az egyes tudományok számára methodologiai törvényeket szolgáltatassanak, a sociológiában (in specie) különböző módszereket szült. Egyik a történelmi módszer. Mikép lehet a gazdaságok történelmét úgy kezelni, hogy oekonomiai igazságok megállapítására segítsen, más szóval a történelmi módszer minő alkalmazást igényelhet a nemzetgazdaságtanban? e kérdést veti fel a szóban forgó értekezés, melynek czélja máskülönben: »bevezetni a gazdaságtörténet tanulmányába, s figyelmeztetni arra, milyen fontossága van a gazdaság történetének a nemzetgazdasági problémák induktív megoldásánál, továbbá rövid áttekintést nyújtani a gazdasági történet legfontosabb eseményei fölött a XVI. század kezdete mint azon időpont óta, melyen túl a gazdasági élet napról napra nagyobb jelentőségüvé válik az államok és társadalmak életében.«

A tudomány feladata — mondja szerző — »legalább a tárgyalt jelenségek okozati összefüggését magyarázni.« És e feladatnak a gazdaságtan körében való teljesítésére a történelmi módszer alkalmas, mert »a nemzetgazdaságtant, mint tudományt tovább fejleszteni jelenleg főleg az induktív módszer segélyével, nevezetesen pedig a történeti kutatások alapján lehetséges.« De hogyan? Bevezetve a gazdaság történetét, proklamálva annak fontosságát, felelni kellett volna e kérdésre, rá kellett volna mutatni az ismeretes kutatási módszerekre (legalább az induktív alapon állókra) és kijelölni közöttük a helyet a történelmi módszernek, melynek praeponderantiája épen a gazdasági vizsgálódásokban legalább is nem kétségbe vonhatlan. Azt hiszem nem vádolhatnak figyelmetlenséggel, ha

nem találtam meg a feleletet a jelzett kérdésekre, melyeket pedig a tárgyalt probléma magában rejt. A helyett találunk világos eszméket és szellemes gondolatokat, úgy rhapsodistice összehozva, organicus czél nélkül. Megpróbáljuk a vezér-eszméket kiemelni.

Mióta a fejlődés és pedig a fokozatos fejlődés elméletét elfogadták, azóta a történelmi vizsgálódások — bármely irányban — meglepő eredményeket mutatnak. Különösen a társadalmi jelenségeknél, hol a változások sokkal sürűbben lépnek fel, a történeti felfogásnak is nagyobb a jelentősége. »A társadalmi jelenségek felismerésénél tehát egyik főeszköz a történet,« mert »mutatja a társadalmi jelenségek okozati összefüggését, a társadalmi jelenségek folyamát, azok keletkezését, fejlődését, elenyészését, azok tartamát, elterjedését, hatalmát és hatását; mutatja a társadalom haladási vagy hanyatlási irányát.« S a mi a legnagyobb vívmány lenne, a történet tanulmánya megtanítana bennünket a jelenségek okozati törvényeire, mi által képesitene a jövőre való következtetésekre. Ezt a postulatumot a sociológiára nézve már Comte Ágost felállította, s szerző azt mondja, hogy a mi »így általánosságban áll a társadalmi jelenségekről, az ugyanazon mértékben áll a társadalmi jelenségek azon köréről, mely a gazdaságra vonatkozik.« Elfelejtí azonban e tételt tüzetesen körülírni (a mi magyar nyelven fölösleges nem lett volna), s aligha bizonyít mással, mint azon logikai tétellel: *ab universale ad particulare valet consequentia*.

Ennyi eredményt igérvén a történelmi módszer, hívei is naponkint szaporodnak. Elhagyják a deductio módszerét, s kezdik belátni, hogy a természettudománytól kell kölcsönöznünk a tünemény világ általános alakját, a történetből és statisztikából az anyagot, az etikából a célpontokat. Szerző azon szolgálatokat, a miket a történet a nemzetgazdaságtannak tehet, a következőkben összegezi: »a gazdasági történettől különösen a következő pontok iránt várunk felvilágosítást: 1. A tünemények változatosságáról; 2. az életföltételek és a gazdasági alakok különbözőségéről; 3. a gazdasági események egymásközi összefüggéséről; 4. a gazdasági fejlődésről; 5. az egészséges és beteges gazdasági állapotok körjeleiről; 6. a gazdasági

viszonyok összefüggéséről az általános társadalmi életfunkciókkal.« Egy pár ezen pontozatok közül meglehetősen üres, p. o. az 1. és 2. pont, melyek a 6-al annyiban közös természetűek, hogy nem szükséglik a történelmi igazoltatást, bár a 6. pontra vonatkozólag kétségtelen, hogy a történet egyes esetekben nagy világosságot deríthet. A történet — továbbá — megismertet bennünket a gazdasági tanrendszerek keletkezési és fejlődési feltételeivel. Minden gazdasági fogalom tényleg történeti fogalom. A történet felmutatja a társadalmi viszonyokat ösalakjokban, fejleményökben. Még a legelvontabb gazdasági kategóriáknak (ilyenek: relativitas, periodicitas, continuitas, stabilitas stb.) is történeti alapjuk van. — A történet tanuskodik, hogy a gazdasági élet törvények uralma alatt áll; a gazdasági tényezők szabályszerűen működnek össze; a történet folyama alatt az intézmények egymást fölváltják; a történet bizonyítja, hogy a régiebb korszakokban munka és élvezet magángazdaságilag szervezvék, míg a fejlődött társadalomban a munka, a megosztás alapján társadalmilag szervezkedett, az élvezet a magángazdaság körén belül maradt, bár ez is mindinkább társadalmi alakot ölt magára. — Nehány gazdasági jelenséget tekint még meg szerző a hátralevő alineákban, mint a történet folyamában feltűntek; s ez alapon igyekszik irányukat kijelölni. Befejeződik ez értekezés a relativitas hangoztatásával: »a tudás relatiók felderítéséből áll.«

Nem czélom az eddigiekhez jegyzeteket csatolni, bár dr. Weisz urnak ezen munkájához a mai alakjában sok szó fér; nem pedig azért, mert a szerző tevékenysége, s a nemzetgazdaságtan terén tett beható tanulmányai sejtetik velem, hogy az ismertetett rövid füzet csak egyes accordjaiból áll egy nagyobb tanulmánynak, mely a gazdaság történetével foglalkoznék, s melytől várja e sorok írója azon kérdés megoldását: mennyiben járul a történeti módszer szorosan vett gazdasági problémák megoldásához. — A mi az előttünk fekvő füzet második részét (A gazdaságtörténet főbb mozzanatai 1500 óta) illeti, az hasznos szolgálatokat tehet a világeseményeknek — a mennyiben gazdaságiak — áttekintésére, de valódi becsét akkor mérlegelhetjük, ha nem tévesztjük szem elől, hogy történeti események különböző hatásoknak eredményei,

és akkor beszélnek világosan a vizsgálónak, ha azokat relatióikkal együtt fogja fel.

*Mándy Lajos.*

### **Gróf Károlyi Sándor emlékirata a Tiszaszabályozásról.**

Gróf Károlyi Sándor emlékirata a Tiszaszabályozás ügyében a legfontosabb nyilatkozatok közé tartozik, a melyek e nagyjelentőségű kérdésben a legutolsó időkben tétettek közzé. Azon eszmecsere, mely az emlékirat felolvasását követte, világos bizonyossága annak, hogy a nemes gróf a tiszavölgyi központi bizottság véleményét teljesen eltalálta, s így emlékirata jóval nagyobb fontosságra tarthat számot, mint egy egyszerű egyéni nyilatkozat.

Hosszu időre előre sorolja fel az emlékirat a Tiszavölgy teendőit, s az egyes kérdések megoldási módozatait. Valóságos program a jövőre nézve. Annál csodálatosabb, hogy míg a kérdés egyik — szerintem nem is legnagyobb fontosságú — oldalával: a műszaki kérdéssel pro et contra oly sokáig próbálkozott meg hivatott és hivatlan, míg e tekintetben határozott irány mutatkozott, s e határozott irány a külföldi szakértők meghívása által érvényesítette is magát: addig a kérdés összes többi részét átölelő ezen emlékirat pár obligát frázis kíséretében tünt el a napi diskusszió teréről, hogy talán nagyobb keretű, de kétségtelenül meddőbb vitáknak adjon helyet.

Nagy fontosságot tulajdonítván a Tiszaszabályozás ügyének nemcsak annak ragyogó multja miatt, mely a magyar faj életképességének tündöklő bizonyítéka, hanem jelene és jövője miatt is, kétségtelenül áll előttem, hogy mindazon vajudó kérdések megoldása, a melyek elodázhatlanul lépnek előtérbe mindjárt a műszaki kérdések megoldása után, sőt helyesebben szólva, azzal pari passu — szükségképen nemzeti érdek jelle gével bir, s mint ilyen igényli a közfigyelmet.

Mellőzöm ez alkalommal az adminisztratív kérdést, mely tekintetben teljesen jogosultnak vélem a tiszavölgyi központi bizottság legilletékesebb tagjai, gr. Lónyay Menyhért, gr. Szapáry Gyula, b. Sennyey Pál és most gr. Károlyi Sándor ismételt felszólalásait egy nagyobb mérvű központosítás iránt. Lentebb lesz alkalmam érinteni, hogy e központosítás mily mérvét gondolnám helyesnek az állami és társulati érdekek helyes megóvása

ezéljából; mellőzőm a folyammérnökök helyzetének kérdését, a kiknek államivá tétele valószínűleg előkészítője volna az egész szabályozási művelet államosításának, s a kik oly keretben, minőt gr. Széchenyi gondolt, s minőt leghelyesebbnek tartok ma is, a központi bizottság kezében igen hasznos tényezőkké válhatnának, mind az önállóság, mind az egység érdekeinek teljes megóvása mellett is.

A nehézségek főleg a pénzügyi téren csoportosulnak.

Általános a panasz, hogy a társulatok egy része nem bírja a töltésemelés, annál kevésbé a töltésáthelyezés terheit viselni. Gr. Károlyi Sándor emlékirata lelkiismeretesen nem hűny szemet e nehézség előtt sem. Meg is oldja, — kétségkívül úgy, a hogy a tiszai érdekeltek legjobban szeretnék. Nevezetesen, hogy építse az állam, melynek képviselői jóváhagyásával lettek azok felépítve ott, a hol most rossz helyeken levőknek bizonyultak, a mely hallgatag belenyugodott, hogy az akkor helyenkint igen régen fenálló, de eredetileg kis méretű töltésekre reá hordassék ama földtömeg, a mely azóta szükségesnek mutatkozott. Ugyanezen jogczimen a töltések bellebbezésével kint maradó részterület birtokosainak is fizesse meg birtokaik értékesökkenését az állam.

A magam részéről e megoldást kényelmesnek találom ugyan, de el nem fogadhatnám. A jogi alap teljesen hiányzik. Először is vannak oly esetek, hol a töltések az érdekeltek által az állami közegek protestálása daczára építették oda, a hol vannak. Ily esetekben bizonyosan azokat terheli a változtatás költsége is. Kissé komplikáltabb a helyzet az állami közegek belenyugvása mellett. De én azt hiszem, hogy az administratív jog sehol sem ismer esetet, hol az ellenőrzés elmulasztása mellett véghezvitt factum alapján kártérítést követelhet maga a factum végbevívője — illetőleg jogutódja — az ellenőrzést nem teljesítő államtól. Emlékeztetne ez azon gyermekre, ki új ruhával sárba mászott, és nyakig sárosan kiabálta: »Verje meg az isten még azt is, a ki nem ügyel a pulyára«.

Ezen felül pedig az állam pénzügyi helyzete sem olyan, hogy politikai szempontokból igazolható lenne ily követelésekkel állani elő. A Tiszavölgy egyáltalában nem panaszkodhatik arról, hogy mostoha gyermeke lett volna az államnak. Közel 10 millióra



rug már ez év végével az átvágásokra fizetett összeg, melynek egy része kétségkívül az érdekeltek javára befektetettnek jogosan tekinthető. Ezenfelül a só felemelt árából kapott 1.341,646 és az inségi kölcsönből 1863-ban nyert 1.416,300 frton kívül, az 1869. évi direct államsegély világosan mutatja a kormány állandó jóindulatát a Tiszavölgy érdekei iránt. Nem volna tanácsos tehát épen most, a midőn többi folyóinknál is megkezdődnek a szabályozás műveletei, oly praecedent alkotni, a mely jogosulatlan igényeket támaszthatna, s a »quod uni aequum, alteri justum« alapján vagy nagy terheket szabna a költségvetésre, vagy rossz vért keltene az elutasított érdekeltekben.

Direkt államsegélyről ezek szerint szó sem lehetvén, az állam közreműködését a tiszavölgyi társulatok pénzügyi helyzetének javítására két uton vélem igénybe vehetőnek.

Az egyik mód az, hogy a társulatok központosításával és technikai unificatiójával — a melynek elutasíthatlan szüksége többé egy oldalról sem vonatik kétségbe — párhuzamosan legalább részleges gazdasági unificatio s ezzel együtt az ártérfejlesztés is keresztülvitetik. Vízszabályozási törvényeink jelen helyzetében nincs sem a technikai, sem az administratív egység biztosítva. A mi törvényeink nem ismerik a franczia kényszerítő, felhatalmazott és önkénytes társaságok közt levő distinctiót, s a törvény mai helyzetében Mindszent csodálatos helyzete legélénkebben igazolja a változtatás szükségét. Az 1830-iki vizmagasság alapul vétele nem tartható tovább. Jogi scrupulusokat kelthet talán azon ellenvetés, hogy az ezen árvíz alapján szabályozott Tisza mederszorulatai okozzák részben tagadhatatlanul a duzzadást, de miután a jogi igazság legjobb esetben sem ad árvíz esetén kárpótlásra igényt, helytelennek vélném ilyen finom jogi distinctiók mellett elöntetni engedni egy nagy termő vidéket.

A bevonás pedig csak általános törvénynyel eszközölhető. Azt hiszem, hogy az igazság legközelebb úgy éretik el, ha a legmagasabb (idei) árvíz niveauja egyelőre csak az új munkálatok vagy töltésemelések céljából terjesztetik ki. Hogy e kiterjesztés mind jogilag helyesen, mind gyakorlatilag tapintatosan csakis a gazdasági unificatiónak a jelenleginél előrehaladottabb stádiumában vihető keresztül: az nem szenved kétséget. Ezen szempontból az emlékirat oly sok tapintatot mutat, hogy teljes

megnyugvással nézhetünk annak bekövetkezte elé. Csak ily módú egységesítés mellett volna nézetem szerint elérhető az alsó és felső Tiszavölgy között levő érdekellentétnek kiegyenlítése; míg ugyanakkor az árter kiterjesztése új területeket is vonván be, a felmerülő új költségek fedezésére biztos alap kínálkoznék az államkincstár igénybevétele nélkül.

A másik mód, a hol az államsegély igénybe vehető, és nézetem szerint okvetlenül meg is adandó, a pénzbeszerzés kérdése.

Nem akarok szemet hunyni a tény előtt, hogy a bonifikáló társaságoknak minden állam több előnyt ad, mint mi. Még az olasz 1873-iki irrigationalis törvény is nyíltan kimondja azt, a mit a mi törvényhozásunk olyan félénken kerülget — az állami biztosítást. Az egyéni kezdeményezés honában Sir Robert Peel 200 millió kölcsönt szavaztat meg alagszövezési munkára; az egymásután hozott törvények fényes sora, a Drainage Board, Commissioners of Sewage, Inclosure Commissioners, mindenek felett pedig az 1864-iki Improvement of Land Act — az államférfiúi bölcsesség e ragyogó bizonyítéka, az állam pénzét adják a bonifikáló munkálatoknak; Franciaország 1856. július 17-én szintén 100 milliót szavaz meg e czélra olesó kölcsönök nyérése végett.

Ez államok példáját utánoznunk nem lehet ma pénzügyi viszonyaink között, legalább nem oly mértékben, mint a milyen mértékben fenforog a szükség. De azt vélem, hogy a mint Poroszország ellátta 1843-ban az allsensteini kerület, 1849-ben az alsó-oderai társaság papirjait állambiztosítékkal, a mint felállította Szászország a Landescultur-Rentenbankot állami kamatbiztosítékkal: nekünk is kötelességünk végre valahára bátran kimondani természetes konzekvenciáját törvényeink szellemének.

E tekintetben igen becses kezdemény az emlékirat. Nem késem már ez alkalommal határozottan kijelenteni azon meggyőződésemet, hogy az ily kölcsönöknél a czimleteknek névlegesen is kijelentett állami biztosítékát tartom a megfelelő módozatnak. Mind régibb, mind újabb törvényeinkben biztosítatik ugy is ez; a czimleteken is kifejezni, az csak : nevén nevezni a gyermekeket.

Óhajtom továbbá, — s félek, hogy ezen óhajom is eltér a központi bizottságban uralkodó felfogástól, — hogy egy központi bank bocsásson ki a szükséghez képest megkívántató mennyiségű czimletet. E központi bankra az állambiztosítás természeténél fogva az állam döntő befolyást gyakorolna, ép úgy, mint a szász intézetre, ép úgy, mint az állami pénzre Angliában a Public Works Commissioners. Óhajtom, hogy bank legyen, és pedig azért, mert új és új különböző — ma tiszai, holnap rábai, holnapután öntözési stb. — czimletekkel egymásután helytelennek vélném terhelni a pénzpiacot, a mellett magát a szükségeltető összeget sem lehet megállapítani, hiszen maga a tiszavölgyi érdekeltség által ma igényelt összeg sem állapítható meg pontosan, a mellett — mint az emlékirat is helyesen jegyzi meg — előreláthatólag folytonos beruházásokra lesz itt is szükség, — ha pedig — mint remélnünk kell — az országban a bonificationalis munkák nagyobb mérvben indulnak meg, s ily kölcsönök szüksége mindennapi dolog lesz: folytonos, egy természetű appellálást a pénzpiaczhoz csakis egy bank egyminőségű papirjai birhatnak meg. Ez okok döntök előttem; különben is mindezen pénzművelet közös alappal birna gazdaságilag abban, hogy az általa eszközölt befektetés új értéket teremt, jogilag abban, hogy a törvény értelmében minden más terhet megelőz, belsőleg abban, hogy az adókkal hajtatik be, külsőleg abban, hogy állami biztosítást élvez.

E részletes kérdésekre valóban óhajtvá várná a közvélemény az illetékes szakférfiak nézetét. Gróf Károlyi Sándor emlékirata kissé határozatlan ez irányban. Pedig azt hiszem, ha administratív és törvényhozási uton akarunk valamit tenni ez irányban: szükséges egészen, részleteiben is kész tervet nyújtunk, hogy az, a mit ma csinálunk, ne csak a tegnap szülötte legyen, hanem egyszersmind előképe a holnapnak is, s midőn egyes részleteket állapítunk meg: azokat a háttérben — előtünk — lebegő nagy egészhez is mérjük, hogy így nemcsak toldozás-foldozás, hanem tervszerű mű legyen, a mi kikerül.

S mert gr. Károlyi Sándor emlékirata kétségkívül ily szabású mű: szolgálat az a közügynek, melynek hatása kimaradhatlan.

*György Endre.*

## ÚJ KÖNYVEK.

Hivatalos jelentés a Párisban 1878-ban tartott egyetemes kiállitásról. 8-rét.

- I. Füzet : A közoktatás. Békey J. és Császár K.-tól.
- II. » A bányászat és kohászat. Gesell S. és Gräzenstein B.-tól.
- III. » A közegészségügy. Fodor J.-tól.
- IV. » Az erdészet. Bedő A.-tól.
- V. » Papir, nyomdászat és térképészet. Posner K. L., Falk Zs. és Déchy M.-tól.
- VI. » A mezőgazdaság. Rodiczky J. és Gamauf V.-tól.
- VII. » Mű- és hangszerek. Krusper J., Králik S. és Bertha S.-tól.
- VIII. » A bútör- és kocsi-ipar. Krämer S. és Kölber F.-tól.
- IX. » Az állattenyésztés. Tormay B. és Tanfi G.-tól.

Keleti K. Magyarország népességének szaporodása és fogyása országrészek és nemzetiségek szerint. 8-rét . . . . . —.20

Konek S. Magyarország és egyes törvényhatóságainak népesedési mozgalma. 8-rét . . . . . —.30

Konek S. Öt év Magyarország bűnvádi statisztikájából. 8-rét . . . —.40

A m. k. vallásalap jogi természetének megvizsgálására szolgáló vezérokmány. 4-rét.

Neumann A. A kereskedelmi törvény magyarázata. II. kötet. 8-rét 4.—

Lehr B. Vasuti távirtda. 2. kiadás 8-rét . . . . . 1.50

Kovács Gy. Az irói és művészi tulajdonjog. 8-rét.

A kolozsvári kereskedelmi- és iparkamara jelentése kerülete gazdasági, kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól 1878-ban. 8-rét.

Herrich K. A Tiszaszabályozás és a szegedi válság. 8-rét.

Bukovinszky Gy. Magyarország pénzügyi és közgazdasági helyzetéről. 8-rét.

Az 1878-ik évi fogyasztási adó-eredményeknek statisztikai egybeállítása a magyar korona országaira vonatkozólag. 4-rét.

Poeschinger H. Bankwesen und Bankpolitik in Preussen. I—III. kötet. 8-rét

Lehr J. Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol. 8-rét . . . . 3.60

Ewald A. C. Representative Statesmen. 8-rét . . . . . 16.80

Fischer. Post und Telegrafie im Weltverkehr. 8-rét . . . . . 1.20

Block M. Handbuch der Statistik. Deutsch von H. Scheel. 8-rét . 3.60

Baden-Povell. Protection and bad Times. With special Reference to the Political Economy of English Colonization. 8-rét . . . 4.80

Dehn P. Wirthschaftspolitische Aphorismen. 8-rét . . . . . 1.44

Rousseau R. et H. Defert. Code annoté des faillites et banque-routes. 8-rét . . . . . 6.—

Moriotti Fr. I fattori della ricchezza. 16-rét . . . . . 3.60

Cavanagh C. The Law of Money Securities. 8-rét . . . . . 16.—

Gabaglio, storia e teoria generale della statistica 8-rét.

